№2 (956) ФЕВРАЛЬ 2011 WWW.ZR.RU

За рулем

ТЕСТ-РЕМОНТ 10 МАШИН РАЗОМ ›160
ИНВЕСТОРЫ ПОЛЮБИЛИ КАЛУГУ ›187
ВСЕДОРОЖНИК НЕДОРОГО ›102

УНИВЕРСАЛЫ ВАШЕЙ МЕЧТЫ 41 289 ЧИТАТЕЛЕЙ ПОДЕЛИЛИСЬ ИДЕЯМИ ›152

ДЕЛОВОЙ ВИЗИТ ›64

TOYOTA CAMRY
NISSAN TEANA
HYUNDAI SONATA

ОГНИ СВЕТЛЫХ ДНЕЙ ›58
КУПЛЮ СЕБЕ ТАНК ›112
ПРОБКА НЕ ПО КАРМАНУ ›176

MITSUBISHI LANCER
НЕПРОСТЫЕ ЭВОЛЮЦИИ ›212

ГОНКА ЗВЕЗД За рулем
23 ФЕВРАЛЯ МОСКОВСКИЙ ИППОДРОМ

BMW ACTIVEHYBRID X6 • PORSCHE CAYENNE S HYBRID
ТЕСТ ГИБРИДОВ
ДО ПОСЛЕДНЕЙ КАПЛИ ›20

ISSN 0321-4249
11002
9 770321 424007

Антон Чуйкин, главный редактор

СИЛА ПРОСТЫХ ФОРМ

Если перед вами встает выбор из нескольких вариантов – выбирайте самый простой.

Когда зима испытывала транспорт на прочность, заточив пассажиров в столичных аэропортах (речь не только о России), а водителей – в многокилометровых пробках, самым простым решением было остаться дома, по крайней мере до улучшения погоды. Увы, нас гнали в бессмысленный путь и бестолковая работа перевозчиков (да отложите вы рейс сразу на сутки-двое!), и собственный неугомонный характер.

Когда власть начинает бороться с заторами, появляется нагромождение дорогущих идей при явном дефиците недорогих и эффективных решений. Как хорошо, что наконец услышаны голоса многих водителей (не говорю даже – экспертов, ведь решение настолько простое, что очевидно и ребенку), которые транслировал в том числе ЗР: верните в московский транспорт кондукторов, уберите из автобусов турникеты! Уверяю вас, в ближайшее время рассосутся несколько постоянных пробок. И это не единственное в своей простоте и красоте решение – другие найдете в разделе «Безопасность» (с. 176).

Выбор автомобиля – та еще задачка! Найти из сотен вариантов единственный... Однако читатель ЗР со всей мудростью нарисовал идеальный автомобиль, снабдив его кузовом самой простой (и самой практичной) формы. На вопрос, каков автомобиль вашей мечты, ответили более 40 тысяч человек. Мечта вполне достижима – вы согласитесь со мной через полторы сотни страниц, дойдя до статьи с анализом анкет Гран-при «За рулем» (с. 152).

Какова самая простая и удобная для зрителей форма стадиона? Овал, разумеется! Подбирая площадку для фирменной зарулевской «Гонки звезд», мы всегда имели в виду такую конфигурацию. Простота побеждает: мы вновь приглашаем зрителей на овал Центрального московского ипподрома (с. 200)! 23 февраля, Москва, Беговая улица, «Гонка звезд «За рулем».

Просто, как все гениальное.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ
Сила простых форм 3
НОВОСТИ 12, 122, 196

АВТОМОБИЛИ

СКАЧКИ КЕНТАВРОВ
Тест гибридов «Порше-Кайен» и БМВ-Х6 20

В ОЖИДАНИИ ЧУДА
Российский «Хёндай-Солярис» 28

ДЕЛО БЫЛО В ЯНВАРЕ...
Новый «Ситроен-С4» 32

ИГРАЕМ ПАРАМИ
«Лада-Калина» с разными главными передачами 36

У ПАРАДНОГО ПОДЪЕЗДА
«Хёндай-Эквус» 38

БЛИЗКИЕ И ДАЛЕКИЕ
Тест «Ниссана-Мурано» и «Тойоты-Хайлендер» 42

СЧАСТЛИВЫ ВМЕСТЕ
«Шкода-Йети» с дизелем и DSG 50

СВЯЗАВ ЗАПАД И ВОСТОК
Автомобили в пробеге Иркутск – Хабаровск 52

С ОГНЕМ ИГРАЕШЬ!
Спецтест: фары дневного света 58

АХ, ВЕРНИСАЖ!..
Тест «Хёндай-Соната», «Тойоты-Кэмри», «Ниссана-Теана» 64

ДВИЖЕНИЕ – ЖИЗНЬ
«Мерседес-Бенц» R-класса 76

КУРЬЕР

ВЫ НАМ ПИСАЛИ 78

АВТОРЫНОК

ВДОЛЬ ПО ПИТЕРСКОЙ
Торговый ряд: компактвэны 82

ПОДХОД С ЮМОРОМ
«Вольво-ХС90» для С. Белоголовцева 88

34-Й СКОРЫЙ
Подержанный праворульный «Ниссан-Скайлайн» 92

СТАРОЖИЛ И ДОЛГОЖИТЕЛЬ
«Шевроле-Нива» в парке ЗР 96

С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ!
«Ситроен-С5» в парке ЗР 98

С МЫШИНЫМ АППЕТИТОМ
«Шевроле-Ланос» в парке ЗР 100

ГЛАВА СЕМЬИ
Тест подержанных «Ленд-Ровера Фрилендер», «Мицубиси-Аутлендер» и «Ниссана Х-Трейл» 102

ГОНКА ВООРУЖЕНИЙ
Выбираем двигатель 110

БРОНЯ – МОЯ!
Военная техника 112

ЗАЛОГ ЗДОРОВЬЯ
Рейд по сервисам «Пежо» 116

ЛЮБОВЬ ДО ВОСТРЕБОВАНИЯ
Итоги рейдов 2010 года 120

КОМПОНЕНТЫ

СВЕТЛЫЙ ОБРАЗ
Экспертиза ламп Н7 126

ДИЗЕЛЬ И ФЛАКОНЧИКИ
Добавки к дизтопливу 130

СОЛЕНОЕ ОЗЕРО
Растопители льда 134

НОВЫЕ ТОВАРЫ 136

ТЕХНИКА

ОГРОМНЫЙ ТАКОЙ СЕКРЕТ
«Шевроле-Орландо» 138

БЛИЦ-ВЭН
«Опель-Зафира» 140

ЛАБОРАТОРНАЯ РАБОТА
Контроль комплектующих VW 141

БУМАГА СТЕРПИТ
Новый техрегламент 142

И ДАТЬ, И ВЗЯТЬ
Рекуперация энергии 143

КОГДА НЕЛЬЗЯ, НО ХОЧЕТСЯ
Встраиваем навигатор 144

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ
Электроусилители руля для «Приоры» и «Калины» 148

РЕАЛЬНОСТЬ И МЕЧТЫ
Предпочтения читателей по анкетам Гран-при-2011 152

НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ 156

РЕМОНТ И СЕРВИС

ВРЕМЕННАЯ ЗАМЕНА
Меняем свечи в 10 моделях авто 160

ПРОГОРЕЛЬЦЫ
Зазоры в приводе клапанов 164

ЧЕРНЫЕ ЯЩИКИ
Отвечают специалисты Тюменского аккумуляторного 165

ЭЛЕМЕНТАРНО, ВАТСОН!
Конкурс знатоков-технарей 168

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ 169

СПОРТИВНЫЕ ТРАВМЫ
«Мицубиси-Паджеро Спорт» в деталях 170

БЕЗОПАСНОСТЬ

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ 174

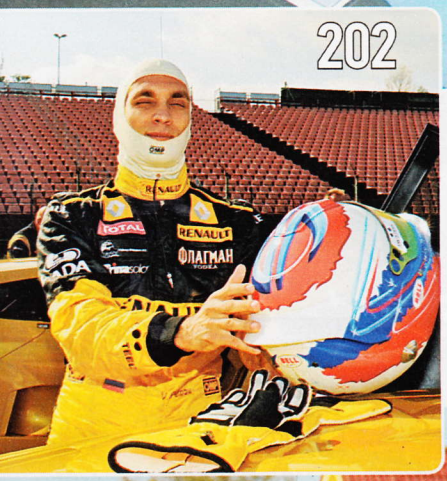
УЗКОЕ МЕСТО
План разруливания пробок 176

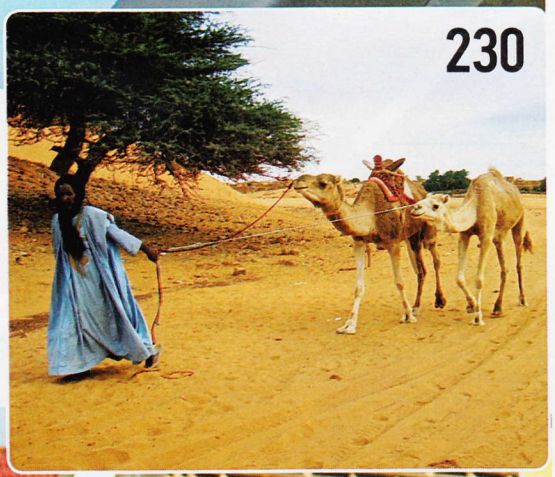
МАКСИМАЛЬНОЕ РАЗРЕШЕНИЕ
Ограничение скорости за рубежом 178

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

20 «БМВ-Х6 Гибрид»
194 «Волжанин СитиРитм»*
88 «Вольво-ХС90"
36, 148 «Лада-Калина»
52, 148 «Лада-Приора»
102 «Ленд-Ровер Фрилендер»
192 «Мерседес-Виано»*
102 «Мицубиси-Аутлендер»
212 «Мицубиси-Лансер Раллиарт»
212 «Мицубиси-Лансер Эволюшн»
170 «Мицубиси-Паджеро Спорт»
42 «Ниссан-Мурано»
64 «Ниссан-Теана»
92 «Ниссан-Скайлайн»
102 «Ниссан Х-Трейл»
52 «Опель-Антара»
140 «Опель-Зафира»
20 «Порше-Кайен Гибрид»
32 «Ситроен-С4» (новый)
98 «Ситроен-С5»
64 «Тойота-Кэмри»
42 «Тойота-Хайлендер»
190 «Форд-Рейнджер»**
52 «ФИАТ-Дукато»*
28 «Хёндай-Солярис»
64 «Хёндай-Соната»
38 «Хёндай-Эквус»
188 «Хёндай-Н1»*
52 «Шевроле-Каптива»
100 «Шевроле-Ланос»
96 «Шевроле-Нива»
138 «Шевроле-Орландо»
50, 52 «Шкода-Йети»
236 «Шкода-Тудор» (олдтаймер)

*Автобус. **Грузовик.





ИНТЕРЕСЫ ВОДИТЕЛЯ: КАК ЗАЩИТИТЬ?
Судебные процессы с участием юриста ЗР 179

ПЕРСОНАЛЬНОЕ ДЕЛО
Рейд: липовые пропуска 180

ЭКОНОМИКА

ФОНДОВЫЙ РЫНОК
Воссоздание дорожных фондов 182

МЫ ПОСТРОИМ ЗДЕСЬ ЗАВОД
Интервью с Я. Видмайером, «Континенталь» 184

ВРЕМЯ – ДЕНЬГИ
Платные участки дорог 186

СТАНОВИМСЯ ВТОРЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ КЛАСТЕРОМ
Интервью с губернатором А. Артамоновым 187

ГРУЗОВИКИ

НЕОБХОДИМОГО ДОСТАТОЧНО
«Хёндай-Н1» 188

БЕЛО-СИНИЙ ВОРОТНИЧОК
«Форд-Рейнджер» с автоматом 190

АНТИДЕПРЕССАНТ
«Мерседес-Бенц Виано» 192

В РИТМЕ СИТИ
Автобус «Волжанин СитиРитм» 194

РЕКЛАМНЫЙ БЛОК

Предложения профессионалов рынка автокомпонентов и оборудования для автосервиса 198

СПОРТ

СНОВА МЧИМСЯ ПО ОВАЛУ!
Гонка звезд «За рулем» 200

ПЕРВЫЙ ДВУКРАТНЫЙ
Лучший гонщик России-2010 202

РЫЦАРИ И ГЛАДИАТОРЫ
Гонки «Андрос Трофи» 204

ПОЕДУТ ЛИ В СОЧИ ВИТАЛИК С МАРУСЕЙ?
Российский проект Формулы-1 207

ВЫХОД ИЗ АНАБИОЗА
Новые трассы в России 208

ПАДДОК
Новости спорта 210

БРАТ НА БРАТА
«Мицубиси-Лансер Раллиарт» и «Эволюшн X» 212

БЕЗ ГРАНИЦ

ГАЛСТУКИ ОТМЕНЯЮТСЯ
Картинг. Рождественская гонка ЗР 219

ПРИЗОВАЯ ИГРА
Юрген Зауэр о новых «мерседесах» 224

НИ РУЛЯ, НИ ВОДИТЕЛЯ
Автоматический транспорт 226

ПЕСОК, РАБЫ И «ЕЖИКИ»
Путешествие в Марокко и Мавританию 230

ЗВУЧИТ ГОРДО
«Шкода-Тудор» 1948 года 236

«КОМПАС» С НАВИГАТОРОМ

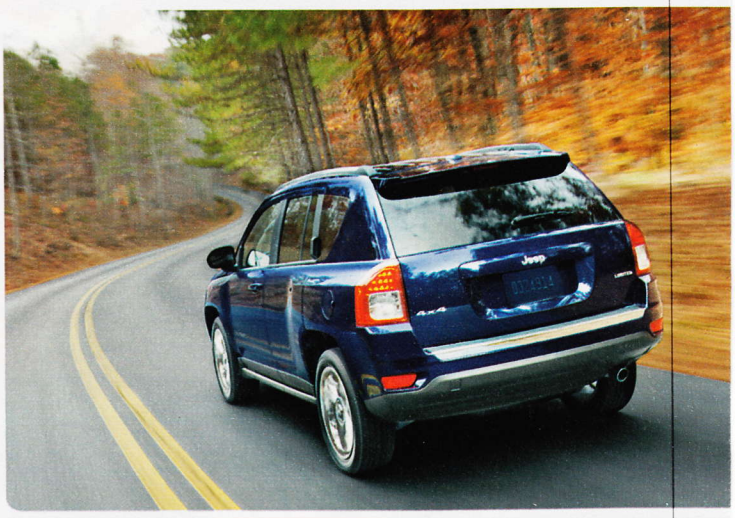
В новом «Джипе-Компас» навигатор, конечно же, предусмотрен. Другой вопрос пока остается открытым: будет ли он, наконец, принимать сигналы ГЛОНАСС?

Внешне «Компасу» 2011 модельного года приданы черты нового «Гранд-Чероки», для чего переделали крылья, капот, фары, решетку радиатора, фонари и дверь. Оценить, что в итоге получилось, помогут фото, а мы остановимся на содержании.

Что главное для джипа? Полный привод. И здесь он может быть в двух версиях: Freedom Drive I или Freedom Drive II. В первом случае речь идет о постоянном полном приводе с блокировкой межосевого дифференциала. Во втором – привод на все четыре колеса включается при необходимости: на этот случай предусмотрена понижающая передача, запрятанная в бесступенчатом вариаторе второго поколения.-Приобрести «Компас», в котором было бы меньше 158 л.с., не удастся: именно такой двигатель выбран базовым. Но и значительно нарастить мускулы благодаря двигателю рабочим объемом 2,4 л не выйдет – его мощность всего на 14 л.с. больше. Просто первый предназначен для переднеприводных версий, а второй – для настоящих вседорожников. Оба двигателя оснащены двойной электронной системой регулировки фаз, что позволяет на шоссе ограничиться примерно девятью литрами бензина на сотню.

А вот на опциях, напротив, решили не экономить: новому «Компасу» доступны до тридцати устройств активной и пассивной безопасности, включая систему курсовой устойчивости, систему предотвращения опрокидывания, систему помощи при старте на подъеме...

В салоне скучать не придется, даже в пробках настроение поднимут звуки музыки, записанные на вашем iPod и льющиеся из девяти динамиков аудиосистемы Boston Acoustics.



Jeep Compass

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/2360 см^3; мощность – 129 кВт (172 л.с.) при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 224 Н·м при 4400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; коробка передач – бесступенчатый вариатор CVT2.

КУЗОВ: 5-местный 5-дверный; база – 2635 мм; габариты (длина×ширина×высота) – 4404×1760×1631 мм; объем багажника – 643/1519 л; снаряженная масса – 1382 кг. Дорожный просвет – 213 мм. Шины – 215/65R17.

РАСХОД ТОПЛИВА: по стандарту EPA в городе/на шоссе – 11,2/9,0 л/100 км.

НИЖЕГОРОДСКИЕ «СПРИНТЕРЫ»

Согласно подписанному под Новый год меморандуму о намерениях концерн «Даймлер» развернет на площадях ГАЗа сборку легких грузовиков «Мерседес-Бенц Спринтер». Ежегодный объем производства в перспективе достигнет 25 тыс. машин, инвестиции в проект оцениваются в 100 млн. евро.

Для сборки используют как уже имеющиеся на ГАЗе мощности, так и завезенное оборудование, а персонал пройдет переподготовку на предприятиях немецкого концерна.

Руководитель отделения «Мерседес-Бенц Вэн» Фолькер Морнхинвег (на снимке справа) сказал: «Совместно с ГАЗом мы выведем на российские улицы оптимальный продукт. И за счет этого «Даймлер» получит доход порядка сотен миллионов». А глава «Группы ГАЗ» Бо Андерссон (он слева) отметил: «В процессе совместной работы благодаря обучению персонала будут модернизированы производства ГАЗа в сегменте коммерческих грузовиков. Все это внесет свой вклад и в надежность собственных моделей ГАЗа».

ЭЛЕКТРОГОНКИ

На конференции ООН по изменению климата, прошедшей в Мексике, был показан гоночный болид на электротяге Formulec EF01. Ему предстоит стать участником совершенно новых соревнований Electric Racing Series, которые будут проходить начиная с 2013 года. Автомобиль разработан французской компанией Segula Matra Technologies, его силовой агрегат состоит из двух электродвигателей Siemens и двухступенчатой коробки передач Hewland. Емкости литий-ионных батарей хватит для 20-минутного заезда, после чего потребуется полуторачасовая подзарядка. К созданию новинки приложили руки также команда Mercedes GP Petronas Formula One и фирма Michelin.

На трековых испытаниях болид «без шума и гари» разогнался до сотни за 3 с и развил скорость 250 км/ч.

ПРОГУЛКА К ПОЛЮСУ

Четыре «тойоты» модели «Хайлюкс» прокатили участников экспедиции индийского Национального центра исследования Антарктики и океана (NCAOR) от побережья Антарктиды до Южного полюса и обратно. Путь в 4600 км занял четыре недели, причем хватило всего одной АЗС, расположенной в полутора тысячах километров от старта. Автомобилям, собранным в ЮАР и подготовленным в Исландии, оказались нипочем высота 3400 м над уровнем моря и 56-градусный мороз. Разве только обычную солярку заменили авиационным керосином Jet 1A. Сам дизельный двигатель переделкам не подвергали, но добавили дополнительную печку в салон, понижающую передачу в раздатку и увеличенные шины с давлением 2 атмосферы.

КОРОТКО

111 111 111 «фольксвагенов» в общей сложности собрано на заводах фирмы (а их, кстати, тридцать пять). Юбилейным, если можно так назвать экземпляр с некруглым, но весьма символичным порядковым номером, стал «Гольф GTI». В этих 111 миллионах наибольшую долю (21,5 млн. штук) занимают «жуки». Затем идут «пассаты» (17,5 млн.) и «поло» (11,5 млн.).

3,49 секунды до сотни – таков неофициальный рекорд электромобиля «Пежо-EX1», установленный в Китае. Ускорение при этом превысило 1g. А вот и очередные официальные достижения: 7,0862 с потребовалось ему для преодоления с места ⅛ мили и 12,6754 с – для ¼ мили.

20 000 автомобилей в год будут сходить с конвейеров завода «Пищемаш» в Аргуне (Чеченская Республика). Причем уже с начала наступившего года здесь собирают не только «классику», но и ВАЗ-2115, а также «Ладу-Приора». В перспективе здесь же наладят выпуск ряда комплектующих.

100 нанометров – размер анода самого маленького в мире аккумулятора, созданного в США. Он (анод) состоит из единственной нанопроволочки из оксида цинка и уже произвел научную сенсацию: оказывается, при зарядке проволочка не только утолщается, но и удлиняется, что в макромасштабе ведет к коротким замыканиям. Вот почему батареи не любят форсированного заряда!

МНОГОЛИКИЙ «МИНИ»

В Детройте представили концепт «МИНИ-Пейсмен», который анонсирует скорое появление не просто новой модели, но и нового сегмента – компактных спортивных купе премиум-класса.

В «МИНИ-Пейсмен», автомобиле, отнесенном к категории SAC (Sport Activity Coupe), сочетаются оригинальность, стиль, поистине картинговая управляемость и великолепная динамика. Все это – на платформе «МИНИ-Кантримен», но с куда более стремительным дизайном и клиновидным профилем.

Шасси новинки изначально рассчитывалось на самый мощный двигатель из тех, что доступны для МИНИ. Это мотор John Cooper Works с двойным турбонаддувом, развивающий при 1,6 л рабочего объема более 210 л.с.! Платформа «Кантримена» позволила сразу же предложить и полный привод MINI ALL 4. Его настройки таковы, что на задние колеса может передаваться от 50 до 100% крутящего момента. В итоге достигается маневренность, вполне сравнимая с характерной для картов. Ради нее специально разработали многорычажную заднюю подвеску, спереди же применены стойки типа «Мак-Ферсон» с низкими поперечными тягами.

А вот испытывать такое же напряжение при рулении, как на карте, в «Пейсмене» не придется. Помощь водителю окажет регулируемый в зависимости от скорости движения электроусилитель.

В салоне новинки, напротив, нет и следа от аскетизма карта: приборная панель с выразительными изогнутыми формами выглядит спортивно и при этом крайне функционально. Особенно подчеркивают современную технологичность интерьера крупные боковые дефлекторы обдува. Миниатюрная центральная консоль, оставляя максимум пространства для ног водителя и пассажира, плавно перетекает в направляющую Centre Rail, проходящую до самых спинок задних сидений. Дорогая кожа светлых оттенков придает автомобилю эффектный и роскошный вид.

MINI Paceman

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1598 см³; мощность – 155 кВт (211 л.с.) при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 280 Н·м при 1850–5600 об/мин.

КУЗОВ: 4-местный 3-дверный; габариты (длина×ширина×высота) – 4110×1798×1541 мм.

ЛЕТАЮЩИЙ ДЖИП

Оборонное инновационное агентство США DARPA выделило свыше 3 млн. долларов на разработку 4-местного вседорожника «Трансформер-ТХ», который при необходимости мог бы превращаться в вертолет и преодолевать преграды по воздуху. В разработке будет принимать участие фирма «Террафугиа», удивившая недавно мир своим летающим авто.

Предполагается, что сложенные лопасти несущего винта будут приподниматься на мачте, выезжающей из крыши. После набора скорости подъемную силу обеспечат два раскладных крыла. Привод винта и колес – от единственного газотурбинного двигателя. Взлет и посадка автоматизированы в расчете на простого солдата-водителя.

КОРОТКО

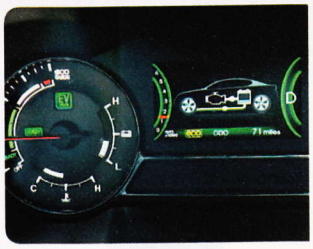
Компания TRW разработала модульный эйрбег на основе стандартизованного пиропатрона DI10,

намереваясь сделать модуль подходящим для любого автомобиля и тем самым снизить стоимость. Тогда подушки безопасности перестанут быть опцией лишь для авто повышенного класса.

С марта руководить дизайнерами, работающими над экстерьерами автомобилей БМВ, будет Карим Хабиб, который сменит

на этом посту Андерса Варминга. Он не новичок в баварской фирме: успел разработать облик нынешней «семерки». Но затем на два года расстался с этом производителем.

Маркус Осегович назначен руководителем российского подразделения «Фольксваген груп». А директором завода в Калуге стал д-р Йозеф Баумерт. Тем временем здесь сошел с конвейера 200-тысячный автомобиль, это седан «Поло». В нем свыше 40% компонентов российского происхождения. При этом более половины всех проданных в России VW собраны в Калуге.



ОПТИМАЛЬНЫЙ КИА

На КИА гибридное наступление решили начать с американского рынка. Поэтому мировая премьера наполовину электрической «Оптимы» состоялась в Лос-Анджелесе. Однако это лишь начало экспансии новой для корейского производителя технологии. Несомненно, со временем аналогичные авто появятся также в Европе и России.

Новинка разгоняется до сотни всего за 9,2 с и при том расходует на 40% меньше топлива по сравнению с бензиновой версией. Силовой агрегат выполнен по параллельной схеме и состоит из ДВС мощностью 168 л.с. и электромотора в 40,7 л.с. Но соотношение меняется до «фифти-фифти», если сравнивать крутящие моменты. Плюс к тому все 205 электрических ньютон-метров доступны с минимальных оборотов.

Специальная муфта позволяет разъединить двигатели, и тогда «Оптима» едет совершенно бесшумно, с нулевым выхлопом, питаясь электронами, запасенными в литий-полимерной батарее, которая вмещает 1,4 кВт·ч энергии. Если при разгоне не слишком усердно давить на газ, то газа и не потребуется: до первой сотни хватит электротяги. И так будет продолжаться довольно долго: батарея компании LG Chem имеет гарантию на десять лет или 240 000 км пробега. Жаль только, что она съела почти половину объема багажника.

Упомянутые 40% экономии достигнуты не одним только гибридным приводом, но и тщательной аэродинамической доводкой. Кузов опустили на 5 мм, сделали днище гладким, применили колеса особого дизайна и надели на них шины с малым сопротивлением качению. В итоге удалось получить коэффициент C_x = 0,26. А из автоматической коробки передач исчез гидротрансформатор – источник потерь. Он уступил место чисто электронному управлению шестеренками.

KIA OPTIMA 2.4 HEV

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый: число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/2359 см^3; мощность – 124 кВт (168 л.с.) при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 209 Н·м при 4250 об/мин;
электрический: мощность – 30 кВт (40,7 л.с.); максимальный крутящий момент – 205 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ: 5-местный 4-дверный; база – 2794 мм; габариты (длина×ширина×высота) – 4844×1831×1450 мм; объем багажника – 280 л; снаряженная масса – 1583 кг. Дорожный просвет – 130 мм. Шины – 205/65R16.

РАСХОД ТОПЛИВА: по стандарту EPA в городе/на шоссе – 6,5/5,9 л/100 км.

ДАЕШЬ ТРИСТА ТЫСЯЧ!

Министерство промышленности и торговли России согласовало с Минэкономразвития и Минфином новое положение о режиме промышленной сборки. Теперь, если компания рассчитывает продлить условия беспошлинного ввоза компонентов в страну еще на восемь лет, ей придется взять на себя очень серьезные обязательства. Понадобится нарастить возможности своих предприятий минимум до 300 тысяч авто в год и вдвое повысить уровень локализации, то есть долю компонентов, произведенных внутри страны. Не менее трети этих машин должны быть укомплектованы двигателями или КП, собранными тоже у нас. Кроме того, иностранным автоконцернам предстоит организовать в России научно-исследовательские центры.

Правда, первые три года можно собирать 5% автомобилей методом крупноузловой сборки.

ТРИ ЦВЕТА «СОЛЯРИСА»

Так сложилось, что финиш Гран-при «За рулем»-2010 почти совпал с пуском завода «Хёндай» в Петербурге, начавшего свою историю производством модели «Солярис». Корейская фирма именно ее предложила в качестве призов читателям – участникам нашей акции по выбору лучших автомобилей года в разных категориях.

Ознакомиться с «Солярисом», а заодно представить, насколько он хорош для наших условий, можно по результатам редакционного теста (с. 28). Каждый сделает выводы сам, но при этом должен учесть, что заложенный в презентацию модели слоган «Три по пять» весьма привлекателен. В самом деле, пять лет гарантии «от бампера до бампера», пять раз бесплатная помощь в пути на создаваемых компанией в России сервисных службах, пятикратная замена покрышек, предоставляемых водителем (по выбору: «зима – лето» или «лето – зима») – такое встретишь не часто. Во всяком случае, на это сразу обратил внимание при знакомстве с машиной многократный чемпион страны по автогонкам инженер Юрий Теренецкий, которого в первую очередь интересовало, конечно, другое – конструкция машины. Не прошел он и мимо того, что у «Соляриса» полноразмерная запаска и богатый выбор опций.

Так кто же окажется среди первых, к кому попадут автомобили с такими достоинствами? «Хёндай» предложил редакции в качестве призов автомобиль, который не только не был в продаже, но и не сошел еще с конвейера, не назывался среди номинантов Гран-при-2010. Истинная суперновинка! «Солярис» появился только в начале нынешнего года, и наши призеры-конкурсанты попали в число его самых первых обладателей.

Кто же они? Кому улыбнулась удача на этот раз?

Церемония розыгрыша призов для читателей-арбитров началась, как и год назад, в полдень 24 декабря в кабинете главного редактора. Как обычно, основное действующее лицо – генератор случайных чисел. Он единственный определяет судьбу призов: кто станет их хозяином. А вот круг приглашенных расширился – впервые в выборе лучших моделей года участвуют наши коллеги из издательства «За рулем»: журнал «Купи авто», портал zr.ru и газета «За рулем». Начало чуть задерживается: через московские пробки прорывается представитель «Хёндай». И вот все в сборе. В полной тишине хозяин кабинета Антон Чуйкин нажимает кнопку. Всё это видят тысячи глаз – идет прямая трансляция на сайте «За рулем» (www.zr.ru).

Номера 32520, 15777, 5509. Под ними значатся соответственно Ирина Харченко (23 года) из поселка Красный Октябрь Саратовской области, Артем Тверитинов (25 лет) из Перми и Александр Зарубенко (50 лет) из Краснотуранска Красноярского края. Мужчины – инженеры-механики, Ирина – секретарь на станции хранения природного газа. Все неравнодушны к автомобилям и к журналу «За рулем» и все строили планы на новую машину. Мы надеемся встретиться в феврале, когда они приедут за призами, и познакомиться поближе, но об одном обладателе «Соляриса» не терпится кое-что рассказать.

Каждое наше телефонное сообщение призерам об их удаче встречалось одинаково – не верили: «Не разыгрывайте», «Не шутите», «Не может быть». И лишь потом, после уговоров: «Я ошарашен», «Я так счастлива», «Такой подарок!». Может, больше всех удивился Артем. Он недавно окончил институт, женился, обзавелся правами, хотя за рулем с 12 лет (отец – завзятый автомобилист). Надо было покупать автомобиль – работа, связанная с постоянными разъездами, того требовала. И тут сообщение о выпуске «Соляриса». Облик и характеристики привлекали. «Только он!» Направил заявку и уже в понедельник собирался в банк, чтобы заранее оформить кредит. Не потребовалось! За три дня до этого звонок из редакции: «Вы выиграли «Солярис» цвета «синий сапфир». Да, если очень хотеть, бывает и такое! У новой модели, кстати, девять цветов окраски. «Серый карбон» и «фиолетовый перламутр» достались двум другим призерам.

Поздравляем!

Такие «солярисы» трех цветов достались нашим читателям, выбиравшим лучшие автомобили года.

СКАЧКИ КЕНТАВРОВ

Сколько километров можно проехать на одном баке большого вседорожника, если его лошадиные силы, по утверждениям, экологичны и экономичны, как у настоящих лошадей? Испытатели ЗР решились на необычный эксперимент. Итоги подвел **Сергей Канунников**. Фото **Александра Батыру**.

Попутные водители, обгоняя, смотрят на нас, мягко говоря, как на чудаков. Огромные, престижные вседорожники «БМВ-Эктивгибрид X6» и «Порше-Кайен S Гибрид» на скорости 75–80 км/ч, тем более на пустом загородном шоссе, вызывают у окружающих сарказм, а то и беспокойство: с чего это они крадутся?

А ЕДЕМ ТАК ИЗ ЭКОНОМИИ

Трудно поверить, что полноприводные автомобили с гибридной силовой установкой покупают за 4–5 миллионов рублей, дабы экономить. Думаю, это скорее интересные высокотехнологичные игрушки вроде популярного ныне iPad: может, и не очень нужно, зато увлекательно и престижно. Да и производителям наверняка хочется удивить чем-то помимо цены и размеров.

Мы заспорили: насколько гибриды, причем именно такие – полноприводные, огромные, как океанские яхты, и столь же дорогие, – могут быть экономичными? Чем-то они напоминают кентавров: мощные, сильные, но с человеческим лицом – по крайней мере, с точки зрения экологии. А может, попробовать повторить рекорд редакционного дизельного «Форда-Фокус» (ЗР, 2006, № 12) и проехать на одном баке от Москвы до Питера и обратно (это теперь уже наш фирменный тестовый маршрут)?

Увы, нехитрые подсчеты, основанные на заводских данных, показали: БМВ за городом на одном баке пройдет 904 км, а «Порше» – 1075 км. Но ведь на дизельном «Форде-Фокус» удалось снизить расход по сравнению с заявленным примерно на 15%, а на «Фольксвагене-Тигуан» (он до финиша, правда, не дотянул) – даже на 19% (ЗР, 2009, № 8)! Все равно, конечно, маловато, даже

учитывая объемистые (по 85 л) баки наших крейсеров. Но ведь они – гибриды!

В общем, мы завелись, а вслед за этим завели (нет, включили!) моторы. Конечно, погода для такого эксперимента далеко не самая подходящая: небольшой морозец, на дорогах местами снег. Да и шины на автомобилях зимние. Но и в этом есть свой интерес: удастся ли в таких совсем не тепличных условиях хотя бы снизить заявленный производителями расход топлива и чем это обернется по времени?

ДЕЛО ПРИВЫЧКИ

Долили баки до полного и в шесть утра стартовали от начала Ленинградского проспекта. Промежуточный финиш соответственно – начало Московского в Питере. А дальше... Пока еще в ту сторону надо доехать.

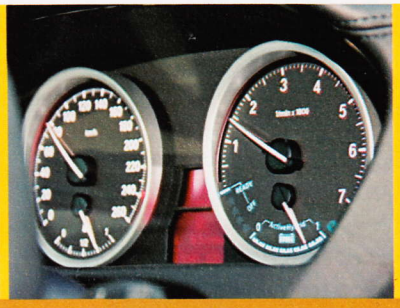
На относительно свободном шоссе потихоньку приноравливаемся к машинам, подбирая оптимальные с точки зрения экономии режимы. Ни в «Порше», ни в БМВ компьютеры не выдают мгновенного расхода топлива (не случайно?), что нашу задачу совсем не облегчает. Ориентируемся по среднему расходу, который, добавляя нам азарта, неуклонно падает.

Довольно скоро чувствуем разницу в характерах автомобилей. Бензиновый двигатель «Порше» отключается при любой возможности: не только на коротких спусках, но и на ровной дороге, стоит чуть подольше не трогать педаль газа. Мотор БМВ выключается лишь на очень длинных спусках и на короткое время.

У «Порше» адаптивный круиз-контроль (по фирменной терминологии – ACC), который очень помогает равномерному движению. Установил, скажем, 75 км/ч – и забыл о педали газа. Догоняя тихоходный грузовик (таких, правда, у нас теперь совсем немного), автомобиль сбавляет скорость. Стоит уйти в свободный ряд – разгоняется. В населенных пунктах скорость можно снизить вручную, а миновав деревню, установить прежнюю.

Круиз-контроль БМВ не адаптивный, замедляться самостоятельно машина не хочет. Поэтому пользоваться устройством на довольно загруженном шоссе практически бессмысленно. Средний расход топлива БМВ не опускается ниже 9,4–9,5 л/100 км. Многовато! Один раз компьютер свалился на 8,9 л – не иначе как с перепугу. Ну, до Питера-то хватит. А дальше? Оптимальная скорость – 75 км/ч. Двигатель развивает примерно 1350 об/мин, а на 80 км/ч уже под 1500. Соответственно увеличивается и расход. После 80 км/ч он растет еще заметнее, а в районе 90 км/ч вплотную приближается к 10 л/100 км. Провели хитрый эксперимент: минимально нажимая педаль, заставили машину ехать лишь на электротяге чуть быстрее 50 км/ч. Батарей хватило минут на пять, после

Красный цвет на схеме трансмиссии напоминает: тратим бензин! Для замера расхода топлива компьютер БМВ далеко не самый точный.



В БМВ стрелка тахометра редко падала на ноль, сообщая, что бензиновый двигатель выключился. Под тахометром – индикатор зарядки батарей.

чего двигатель внутреннего сгорания взялся их заряжать, а расход топлива вырос почти до 13 л на сотню.

На «Порше» экономить проще. На ровной дороге восьмую передачу коробка включает уже при 70–75 км/ч. Обороты ниже примерно на полсотни, чем у БМВ с семью передачами. Расход топлива, по показаниям борткомпьютера, практически не меняется до 90 км/ч. Поэтому «Порше» едет быстрее конкурента и ожидаемо раньше (минут на пятнадцать) добирается до промежуточного финиша у начала Московского проспекта Северной столицы. Расход по компьютеру – 7,7 л, минимальный за 700 км – 7,2 л; средняя скорость движения – 67,9 км/ч. Очень даже неплохо! Не теряли времени на заправку и общение с инспекторами, провожающими дорогие и быстрые автомобили, как показалось, немного удивленным, а кто-то и разочарованным взглядом.

Расход топлива БМВ к вечеру почему-то вырос. Числа на экране компьютера ни в какую не желают становиться меньше 9,7 л/100 км. Средняя скорость – 64 км/ч.

Стрелка топливомера «Порше» застыла на риске между половиной и четвертью бака, у БМВ – на четверти. Самое интересное будет завтра.

ПРОТИВ ВЕТРА

С утра прикидываем: удастся ли сэкономить больше? Правда, БМВ, судя по расходу, осталось проехать чуть больше сотни. Может, удивит «Порше»? Дорога сухая, за бортом минус семь.

Удивил БМВ: примерно через 100 км зажглась лампа резерва, но компьютер показывает: запас хода еще 125 км. Расход по борткомпьютеру чуть ниже, чем вчера.

И тут началась метель, да такая, что временами трудно было различить габаритные огни догоняемой машины. Всё, отэкономились! Снег на глазах заваливает шоссе, ветер дует испытуемым в лицо – на «Порше» куда чаще включается седьмая передача. Расход растет на глазах.

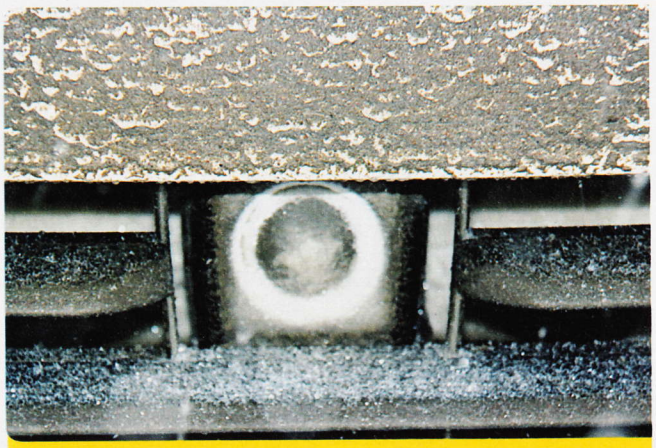
После того как компьютер БМВ возвестил, что топлива нет совсем, автомобиль прошел еще примерно 50 км. Ну вот, последовательно зажглись лампы неисправности многочисленных электронных систем, машина причалила к обочине. Итог – 961 км. Что-то даже много!

Теперь впереди «Порше», на котором отказал круиз-контроль: датчик забил плотный снег. Лампа на «Кайене» зажглась, когда запас хода составлял еще 169 км. После сообщения, что бензин кончился, машина прошла еще около 70 км. Мы уже стали шутить: не иссякнет ли в БМВ бензин раньше, чем в «Порше»? Залили-то «баварцу» пока всего 20 л. Но справедливость

Расход топлива «Порше-Кайен» на незагруженных и бесснежных участках снижался до 7 л с небольшим.

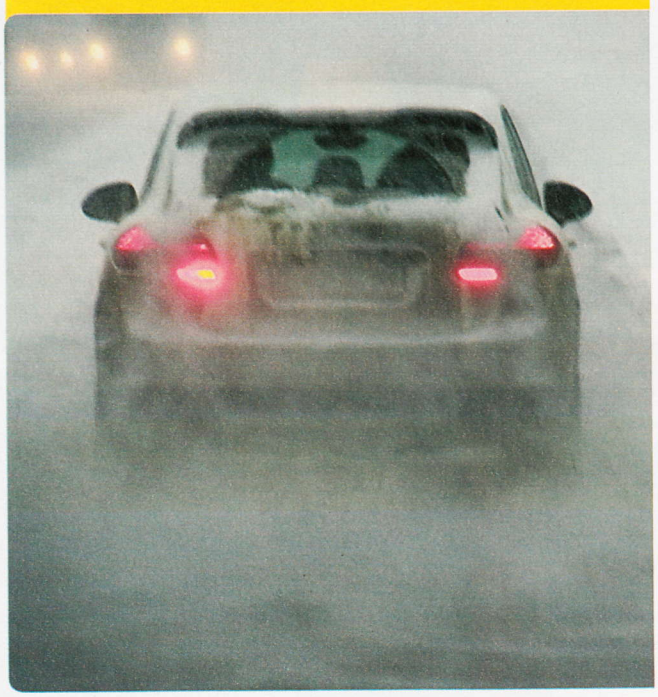
Радостная картина: стрелка тахометра на нуле. Значит, экономим!

Благодарим за помощь в организации фотосъемок КФ «Карцево» и лично Г.С.Чернявскую.



Густого, плотного снега камера активного круиз-контроля «Порше» не любит. Но о том, что ослепла, вовремя извещает.

В таких условиях заканчивали пробег – где уж тут экономить?



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	BMW ACTIVEHYBRID X6	PORSCHE CAYENNE S HYBRID
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4877/1983/1697/2933	4846/1939/1705/2895
колея спереди/сзади	1644/1706	1655/1669
Объем багажника, л	470/1350	580/1690
Радиус поворота, м	6,4	н.д.
Снаряженная/полная масса, кг	2525/3100	2240/2910
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,6	6,5
Максим. скорость, км/ч	236	242
Топливо/запас топлива, л	А95/85	А95/85
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,8/9,4/9,9	8,7/7,9/8,2
Мощность гибридной установки, кВт/л.с.	357/485	279/380
Крутящий момент гибридной установки, Н·м	780	580
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V8/32	V6/24
Рабочий объем, см^3	4395	2995
Степень сжатия	10,0	10,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	300/408 5500–6400	245/333 5500–6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	600 1750–4500	440 3000–5200
ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЬ		
Мощность, кВт/л.с.	67/91 при 2750 об/мин + 63/86 при 2500 об/мин	34/47 при 1150 об/мин
Крутящий момент, Н·м	260 + 280	300
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А7	А8
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	3,89/2,62/1,80/1,30/1,00/0,85/0,72/–/н.д.	4,92/2,81/1,84/1,43/1,21/1,00/0,83/0,69/4,02
Главная передача	3,64	3,27
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	многорычажная/многорычажная пневматическая	многорычажная/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электрогидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	255/50R19	295/35R21

ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ АВТОРА

Кататься на гибридах интересно. Но вряд ли я купил бы такой автомобиль, даже имея возможность. Впрочем, это взгляд человека, который не покупает и иные модные высокотехнологичные, продвинутые игрушки (в прямом и переносном смысле). Кстати, думаю, именно поэтому очень многие гибриды сделаны на базе дорогих моделей. Как бы то ни было, гибридные автомобили – реальность, и, коли их производят, они кому-то нужны. Возможно, в будущем такие машины станут эффективнее с точки зрения экономичности, а их цены – демократичнее. Но предсказывать будущее – дело, как известно, неблагодарное.

восторжествовала: «Кайен» причалил к обочине, пройдя в сумме 1079 км (всего на 4 км больше, чем рассчитали, исходя из данных производителя). Расход в метель достиг 8,3 л.

Пора наполнять баки и анализировать итоги.

КЕНТАВРЫ НА ОТДЫХЕ

Нехитрые подсчеты показывают: у «Порше» более точный бортовой компьютер, а БМВ... оказался куда экономичнее, чем мы прикидывали. Итак, «Порше-Кайен» расходовал в среднем 7,87 л/100 км – практически те самые 7,9 л, которые завод указывает для загородного цикла. А вот БМВ тратил 8,84 л: почти на литр меньше, чем показывал компьютер, и на 0,56 л, или примерно на 6%, меньше, чем заявил производитель. Средние скорости почти одинаковы: у БМВ 64,87 км/ч, у «Порше» 64,85 км/ч. В общем-то, не позорно низкие для наших дорог, зимы и добропорядочного водителя.

Стоит ввязаться в подобные эксперименты – остановиться очень сложно! А если взять два почти одинаковых – близких по мощности автомобиля одной модели, только один гибридный? А если еще и дизель? И повторить бы все это летом. Ведь, по опыту знаем, зимние шины (а на «Кайене» они 21-дюймовые!) способны съесть лишних пол-литра на сотню. А мы-то ехали еще и по снегу да против ветра. Кстати, «Порше» не дошел до финиша в Москве «всего-то» километров триста. ЗР

Компоновка «Порше-Кайен» ближе к типовой. Коробка передач – гидромеханическая.

У БМВ планетарные передачи и электромоторы объединены в один блок.

СТАНЦИЯ ЭЛЕКТРОЗАВОДСКАЯ

Гибридная схема БМВ именуется Two Mode. За двигателем **1** стоит коробка передач **2** с тремя планетарными рядами и парой электродвигателей. Никель-металлогидридные батареи **4** расположены под задним сиденьем. Автомобиль может проехать лишь на электротяге расстояние до 2,5 км со скоростью до 60 км/ч. В режиме интенсивного ускорения и на высоких скоростях электромотор добавляет тяги. При отпущенной педали газа один из двигателей, работая как генератор, подзаряжает батареи.

Конструкция «Порше-Кайен S Гибрид» относительно проще и более традиционна. Электродвигатель мощностью 34 кВт стоит между бензиновым мотором и восьмиступенчатой гидромеханической коробкой передач. Принцип работы, впрочем, аналогичен тому, что у БМВ: на небольшие расстояния на скоростях примерно до 60 км/ч автомобиль идет на электротяге, при разгоне электродвигатель помогает бензиновому. В режиме Boost «Порше» достигает 100 км/ч за 6,5 с. При отпущенной педали газа на скоростях до 156 км/ч бензиновый агрегат отключается.

В ОЖИДАНИИ ЧУДА

Дмитрий Федоров – человек очень расчетливый и вряд ли отдаст лишний рубль за автомобиль, если знает, на чем можно реально сэкономить. Сегодня его жесткому анализу подвергается одна из самых интересных новинок года бюджетный «Хёндай-Солярис». А помогал ему **Александр Батыру** – он на кадры не скупился.

Мне нравится этот мотор: без астматического кашля от недостатка тяги на низах, с уверенной раскруткой до предельных оборотов. Все-таки изменяемые фазы газораспределения – это вещь! Тем более когда они придаются двигателю для модели, претендующей на звание народной – «Хёндай-Солярис». 1,6 л рабочего объема и 123 л.с. – для бюджетника очень неплохо. Особенно когда с такой мощностью сочетается пятиступенчатая ручная коробка передач с удивительно точными ходами рычага. За все удовольствие в версии «Классик» (это когда чуть больше, чем ничего) просят 434 тысячи рублей. Для мощного седана европейского класса B+ (плюс – за лишнюю длину кузова седан; вот появится в мае хэтчбек «Солярис» – тогда это будет чистый B-сегмент) цена если не демпинговая, то вполне адекватная. А доплатив еще 30 тысяч, можно получить и четырехступенчатый автомат. Конечно, он не сверхсовременной конструкции, но передачи переключает вовремя и плавно да и на динамику не сильно влияет – в паспортных данных разница с механикой 1,2 с.

Можно, наоборот, сэкономить, заказав машину с мотором 1,4 л мощностью 107 сил. Но, на мой взгляд, это все равно что к ботинкам купить более короткие шнурки – экономия копеечная (какие-то 10 тысяч рублей), а вот по жизни вам может как раз не хватить длины этих шнурков, чтобы успешно развязаться с очередным обгоном. Показатели разгона версии 1,4 заметно хуже, чем у 1,6, которую «Хёндай» явно продвигает как основную (иначе фирма не стала бы делать разницу в цене столь скромной, предлагая больший мотор для всех комплектаций, за исключением базовой завлекалочки). Выиграть в расходе топлива тоже вряд ли получится – все-таки «Солярис» вышел довольно тяжелым. Несмотря на меньшую длину, «кореец» весит больше, чем его основной конкурент седан «Фольксваген-Поло». Мощный двигатель «Солярису» больше в масть.

Кстати, обратили внимание, что я еще не коснулся усиленно рекламируемой сущности «Соляриса» как созданного специально для России? Не принимайте это слишком всерьез – перед нами адаптированный под российские условия «Хёндай-Акцент» четвертого поколения, продаваемый в Корее с ноября. А еще раньше он появился в Китае как «Хёндай-Верна», с более примитивным оформлением передней части. В России же представлен именно корейский вариант дизайна – более смелый и агрессивный. Жаль, что вместе с внешностью нам не достались и корейские варианты трансмиссии: шестиступенчатые механика и автомат. Напомним, что «Фольксваген-Поло» предлагается с автоматической коробкой, в которой тоже шесть ступеней. Правда, она почти в полтора раза дороже корейского четырехступенчатого автомата.

В чем же заключалась подготовка новейшего «Акцента» к жизни в России? Не будем заострять внимание на увеличенном бачке омывателя и усиленной антикоррозионной обработке

Минимальный размер колес «Соляриса» – 15 дюймов, максимальный – 16 дюймов. Стандартная обувка «Фольксвагена-Поло» на дюйм мельче.

кузова. Более важно, что серьезно доработана ходовая часть. Подвеска, не утратив мягкости, стала более плотной и энергоемкой, чем у корейской версии. Поэтому «Солярис» способен с истинно восточным спокойствием встречать разбитые участки дорог. В этом он заметно превосходит немецкого соперника с его более жесткими, практически европейскими настройками ходовой. Но если вы хотите корейский автомобиль с драйверскими талантами, лучше присмотритесь к уходящему с российской сцены хэтчбеку «Хёндай-i20»: там связь водитель – автомобиль настроена более остро, даже несмотря на применение электроусилителя руля (для «Соляриса» была выбрана традиционная гидравлическая система). Модель же питерского производства рассчитана на среднестатистического водителя, поэтому не ждите от нее каких-либо откровений в управляемости – все хорошо, понятно, предсказуемо, но без изысков.

Зато каков интерьер! С первого взгляда ошарашивает обилием дисплеев, клавиш, причудливыми изгибами консоли, имитацией оптитронной панели приборов с белыми стрелками и загадочно-синим обрамлением шкал. Кажется, вот он, шик для рабочего класса! Но подобная красота присутствует лишь в наиболее дорогих версиях «Комфорт» и «Фэмили» стоимостью минимум 509 тысяч. А у меня в руках сейчас вообще верх богатства, доступного владельцу «Соляриса», – версия «Фэмили» за 604 тысячи. В эту цену уже входят всевозможные доппакеты («Безопасность», «Престиж», «Зимний», «Расширенный»), а к ним добавляются многофункциональный руль, «блютус» и пуск двигателя нажатием модной кнопки. Но, боюсь, вся эта красота малоинтересна большинству потенциальных покупателей бюджетного «корейца»... Что же они реально смогут получить, когда из глянцевого мира рекламных проспектов вернутся на грешную землю? Вынужден несколько разочаровать ожидающих чуда.

Разместившийся внизу «бороды» изящный блок климат-контроля вылетает из списка первым – он лишь для самой дорогой комплектации «Фэмили». Зато кондиционер (стоимостью 20 тысяч) можно заказать на все другие вариации, начиная с рекламной «Бэйс» за 379 тысяч, где прелести цивилизации сведены к одной подушке безопасности, двум электростеклоподъемникам и центральному замку. На «Фольксвагене-Поло», напомним, кондиционер (за 33 тысячи) предлагается лишь начиная со средней версии «Комфортлайн» (она стоит 468 тысяч). Здесь «Солярис» выигрывает с большим перевесом.

Есть у «корейца» и другие преимущества перед немецким оппонентом – указатель температуры двигателя, датчик уровня жидкости в бачке омывателя, брызговики спереди и сзади положены любому экземпляру, невзирая на его цену. «Поло» не предлагает подобных «излишеств» даже за доплату. Но и этим список достоинств «Хёндай» не исчерпывается. Например, барабанными тормозами сзади снабжается только базовая

Так выглядит интерьер «Соляриса» в максимальной комплектации. Большинство других версий роднят с этим великолепием только формообразующие линии.

Клавиша пуска двигателя без ключа – шик лишь для топ-версии «Фэмили».

«Дорогая» панель приборов под оптитрон. В стандарте шкáлы попроще, с красными стрелками. Борткомпьютер выдает минимум информации: расход топлива, запас хода, наружная температура.

Регулировка водительского кресла по высоте относится к стандартному оснащению.

Получить раскладной задний диван можно начиная с промежуточной версии «Оптима».

Места на втором ряду хватает, но не более.

Запасное колесо – полноразмерное во всех комплектациях.

версия «Соляриса», а у остальных диски по кругу в любом случае. Пакет «зимний» для комплектации «Классик» и выше (обогрев и электрорегулировка зеркал, подогрев нижней кромки ветрового стекла и передних кресел, задние стеклоподъемники) обойдется всего в 15 тысяч рублей. С другой стороны, у «Поло» весь список необходимых в студеную пору опций (за исключением подогрева ветрового стекла) уже присутствует в основе версии «Комфортлайн».

Но что мы получаем в итоге? Если раздеть представленный на фото экземпляр до комплектности хотя бы промежуточной версии «Оптима», то показанная на снимках красота превратится в среднестатистический корейский салон, весьма напоминающий «Верну» прошлого поколения, – с тремя кругляшами климата, большой квадратной нишей с полочкой под стандартную однодиновую магнитолу, совершенно обычными приборами. И, естественно, здесь не будет никакого хромированно-стального декоративного лоска – ни на рычаге коробки, ни на центральной консоли.

Больше того, даже раскладываемый задний диван появляется лишь начиная с уровня «Оптима», а это минимум 462 тысячи рублей. У «Поло» данная возможность стандартна для всех версий. Как и регулировка руля в двух плоскостях. Водителю «Соляриса» возможность подгонки усечена вдвое: руль ходит только в вертикальной плоскости. Впрочем, этот недочет вскоре обещают устранить, если не на первых товарных машинах, то хотя бы в течение года. Хотя и сейчас особых неудобств не испытал. Сидишь выше, чем в «Поло», кромка багажника, не в пример немецкому седану, отлично видна. Правда, на заднем ряду заметно меньше места в коленях да и потолок нависает слишком низко – при моем росте 185 см я практически уперся головой.

Что касается других наблюдений в смысле практичности, то объемы багажников у конкурентов почти равноценны (460 л у «Поло» и 454 л у «Соляриса»), но «кореец» заметно – на 12 л – проигрывает по запасу топлива. А это недобор более сотни километров пробега в условиях города... Зато дорожный просвет у машин практически одинаковый – в районе 160 мм.

Словом, чудо – обыкновенное. «Хёндай-Солярис», без всякого сомнения, весьма достойный автомобиль для бюджетного сегмента. Но его по-настоящему самобытная черта, доступная во всех комплектациях, – яркий и динамичный дизайн, который корейская фирма только-только начала внедрять на своем модельном ряду. Будем считать его приветственным бонусом для покупателя. А вот за все остальное придется платить. Правда, чаще всего заметно меньше, чем пришлось бы отдать за «Фольксваген». **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Hyundai Solaris	
	1.4	1.6
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4370/1700/1470/2570	
колея спереди/сзади	1498/1502	
Объем багажника, л	454	
Радиус поворота, м	н.д.	
Снаряженная/полная масса, кг	1110–1173 (1135–1198)*/1565	
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,1 (13,4)	10,2 (11,4)
Макс. скорость, км/ч	190 (175)	190 (180)
Топливо/запас топлива, л	А92/43	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,6 (8,5)/4,9 (5,2)/5,9 (6,4)	7,9 (8,6)/4,9 (5,2)/6 (6,5)
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см^3	1396	1591
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	78,7/107 6300	90,4/123 6300
Крутящий момент, Н·м при об/мин	135 5000	155 4200
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5 (А4)	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/полузависимая пружинная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	185/65R15, 195/55R16	

**В скобках – данные для автомобиля с автоматической коробкой передач.*

НУЖЕН КРАСИВЫЙ АВТОМОБИЛЬ ПО НЕВЫСОКОЙ ЦЕНЕ? ТОГДА «ХЁНДАЙ-СОЛЯРИС» ДЛЯ ВАС.

Антиблокировочная система устанавливается на всех версиях, за исключением базовой, система стабилизации – прерогатива лишь самых богатых комплектаций.

ДЕЛО БЫЛО В ЯНВАРЕ, ПЕРВОГО АПРЕЛЯ...

Продажи нового «Ситроена-С4» стартовали в минувшем году во Франции, но к концу нынешнего лета модель обещают привезти в Россию. **Владимир Соловьев** и **Антон Чуйкин** попытались оценить новинку в Париже применительно к российским условиям. Фото авторов.

Снегопад обрушился на Париж в час нашего прибытия в аэропорт и буквально парализовал город. Но, как видно, ничего случайного не бывает. Хотелось оценить машину применительно к русскому рынку – вот, пожалуйста, зима!

Серый автомобиль на белом снегу – как серые будни на фоне светлого будущего. Первое впечатление: новый С4 сменил экстравагантный облик в угоду классическим формам, оставив кубизм и импрессионизм тем кузовам, что подписаны *Picasso*. Рельефные подштамповки на боковых плоскостях делают автомобиль похожим в профиль на большинство одноклассников, скажем, на ту же опелевскую «Астру». Актуализированный логотип марки оставляет над двойным шевроном на передней облицовке щель, невольно намекающую на избыточные зазоры при сборке. Особенно это заметно, когда новинка стоит рядом с предшественником.

Но экстерьер – забава для окружающих, с него воды не пить. Для владельца внутреннее содержание куда важнее. Салон нового С4 заслуживает особого разговора. По части готовности к зиме – никаких претензий: двухзонный климат-контроль, хорошая вентиляция, обогрев заднего секла, боковых зеркал и подогрев передних кресел. Водительское и пассажирское сиденья оборудованы массажерами спины, которые случалось непроизвольно включать полами одежды при посадке. Кнопки управления подогревом и массажем расположены довольно высоко на боковинах подушек. Чуть-чуть пониже – было бы надежнее. Но планку

удобства и комфорта в салоне для компактного автомобиля новый С4 поднял и впрямь высоко.

В оформлении интерьера и приборов водителя активно использован цветовой и акустический дизайн. Различными звуками отмечается каждый шаг водителя или действие системы. Автомобиль все время о чем-то сообщает – то пикает, то звонит в колокольчик. А какая замечательная сирена включается при случайно открытой двери и рычажке коробки в положении «автомат»! Более того, водитель может выбрать одно из четырех звуковых сопровождений включенного указателя поворота: классическое, «кристалл-симфония», «городской ритм» или «фантазия джунглей».

Звуки, подсветка, меняющиеся пиктограммы во внутреннем кружке спидометра – именно такими фенечками и запоминается сегодняшний автомобиль, на фоне которого его более серьезные и солидные современники из старших классов выглядят вымирающими динозаврами.

Нет, нет, при подготовке российской версии салон, пожалуйста, не трогайте! Оставьте все как есть. И большие боксы между сиденьями, и розетку на 230 вольт под центральным подлокотником, снимающую все проблемы со штатной подзарядкой мобильника или пользованием электробритвой. Жаль, кипятильник не потянет (мощность ограничена 130 ваттами).

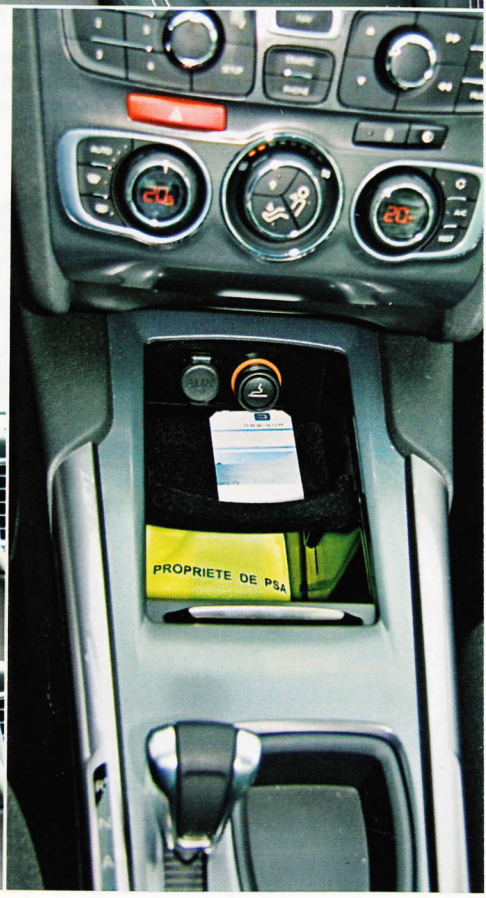
Над набором силовых агрегатов придется хорошенько подумать. С тяговитым и тихим наддувным мотором 1,6 л проблем не будет. Тем более он уже активно используется на продаваемых в России «ситроенах» и «пежо». Хуже с роботизированной, пусть и 6-ступенчатой, коробкой. Именно такая и стояла на французской машине. К роботу можно приспособиться, но в ряде случаев он таки неудобен. Самое сложное – удержать контроль над машиной в диапазоне скоростей от 0 до 5 км/ч при маневрировании в стесненных условиях. Собственно, диапазона-то и нет: машина либо стоит, либо слишком бодро берет с места при нажатии на газ – и вот уже парктроник верещит, а следом и бампер готов хрустом упрекнуть неосторожного водителя... Спрашивается, зачем такой робот, если есть в арсенале «Ситроена» прекрасный 6-ступенчатый автомат?

Преодолев трудности маневрирования на стоянке, новый С4 открывает перед водителем радость движения по трассе. Здесь вроде бы все хорошо, на участках с перепадами высот скорректировать ритм езды поможет ручной режим коробки и подрулевые

Интерьер гармоничен, отделочные материалы на высоте. Руль избавили от неподвижной ступицы, а приборная панель лишилась центрального дисплея. И все равно – оригинально.

Бокс между передними сиденьями – привилегия автомобиля с роботом и предмет гордости: в нем рука утопает по локоть, легко умещается аварийный сигнальный жилет, фотоаппарат. У моделей с «ручкой» такого нет.

Водитель нового С4 получил возможность цветомоделирования приборов. Любой оттенок от синего до белого можно задать по периметру или внутри циферблата.



Новый C4 сумел сохранить французский шарм, хотя и создан как продукт массовой культуры. Штучный товар на его базе – DS4 поступит в продажу в Европе весной этого года.

Багажник нового C4 прибавил в объеме 88 л и достиг 408 л, достойных компактного семейного хэтчбека. Укладка полноразмерной запаски может снизить показатель.

Сидеть на заднем сиденье удобно, но при посадке в проеме между центральной стойкой и подушкой сиденья застревает ботинок.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Citroen C4 1,6 THP 155 BMP6

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина/ширина/высота, мм	4329/1789/1489
Колесная база, мм	2608
Колея спереди/сзади, мм	1536/1529
Объем багажника, л	408
Масса снаряженная/полная, кг	1275/1805
Разгон 0–100 км/ч, с	8,7
Максимальная скорость, км/ч	214
Топливо/запас топлива, л	A95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,6/5,1/6,4

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P4, 16 клапанов, 1,6 л, 115 кВт/155 л.с. при 6000 об/мин, 240 Н·м при 1400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; A6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – типа «Мак-Ферсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/45R17.

Оригинальный удобный салон, энергоемкая подвеска, тяговитый мотор.

«Нервная» работа коробки, не лучшая обзорность с места водителя.

На фоне отточенных футуристических линий прежнего C4 новый выглядит обыденно. Нет той загадочной формы, которая заставляла оборачиваться на предшественника. Но стоит заглянуть в салон...

переключатели. Однако в городском потоке резковатые переходы с передачи на передачу в автоматическом режиме не добавят комфорта.

Нам понравилась работа подвески нового C4, более мягкой и энергоемкой в сравнении с той, что у предшественника. Допускаем, что это сделано специально, чтобы затем жесткой подвеской подчеркнуть спортивность и индивидуальность будущего DS4, появление которого не за горами. Приятный тяжеловатый руль и по-немецки настроенные тормоза делают управление машины предсказуемым и уверенным. Остается проверить еще одну фенечку – ассистент полосы. Активируем его кнопкой и плавно вываливаемся из ряда (без поворотника).

Ой! Ой-ой! В недрах сиденья пробудился какой-то жужжащий и зудящий девайс, который не столько предупреждает, сколько пугает водителя. Надеемся, «Ситроен» не станет предлагать эту инновацию в нашей стране.

Мы прокатились на машине, которой пока нет в России, но непременно будет. Знаем, что ее планируют собирать у нас. Поэтому были пристрастны в оценках. Уверены, наши напутствия автомобилю, отправляющемуся в Россию, помогут «це-четвертому» найти своего почитателя. ЗР

ИГРАЕМ ПАРАМИ

Недавно «Калине» с малым (1400 см³) мотором слегка изменили трансмиссию. Как это отразилось на поведении машины, проверяют **Сергей Мишин** и **Валерий Павлов**.

СТАРЫЕ ПЕСНИ О ГЛАВНЫХ

Изменения передаточных чисел главных передач – прием в автостроении не новый. Покупая современный коммерческий автомобиль, клиент, как правило, может выбирать из нескольких передаточных чисел главной передачи – в зависимости от предполагаемых условий эксплуатации. И неспроста: одну машину ждут горные дороги и тяжеловесный автопоезд, другую – легкие грузы и ровные, как стол, долины. Изменить характер автомобиля, играя передаточными числами, очень просто и недорого. На АВТОВАЗе таким приемом придали новые качества «калинам» – увеличили передаточное число (i) с 3,7 до 3,9. На языке спортсменов – сделали передачи «короче». А что это дало потребителю?

Особенности «Калины» с мотором 1,4 л хорошо известны. Даже при частичной нагрузке она будет довольно бойкой, если мотор держать в тонусе, то есть не опускать стрелку тахометра ниже 4000 об/мин. Чуть «просадил» обороты, особенно на высших передачах, – машина вяло реагирует на газ, нехотя штурмует затяжные подъемы. Недовольство усиливается при увеличении нагрузки и встречном ветре. Иными словами, хочешь ехать динамично – жужжи двигателем ближе к 5000 об/мин.

Естественно, что в таких «бойцовских» режимах об экономичности придется забыть.

ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ «ЛАДЫ-КАЛИНА» С РАЗНЫМИ ПЕРЕДАТОЧНЫМИ ЧИСЛАМИ (замеры ЗР)

Упражнение	Главная передача		Изменение, %
	i = 3,7	i = 3,9	
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,4	11,8	–2
Время на 400 м с места, с	18,4	18,1	–1,7
Время на 1000 м с места, с	34,3	33,8	–1,5
Время разгона 20–60 км/ч на II передаче, с	6,3	5,5	–14,5
Время разгона 40–100 км/ч на III передаче, с	14,0	12,3	–13,8
Время разгона 60–100 км/ч на IV передаче, с	16,7	14,4	–16,5
Время разгона 80–120 км/ч на IV передаче, с	17,9	15,1	–18,5
Время разгона 80–120 км/ч на V передаче, с	28,1	23,3	–20,6
Максимальная скорость на IV передаче, км/ч	168,5	169,5	1,01
Максимальная скорость на V передаче, км/ч	168,7	172,0	1,02

i-ФАКТОР

Обновленная «Калина» заметно динамичнее. Веселее разгоняется на любых передачах, легче набирает обороты с низов. А поскольку момент на колесах стал заметно больше, не так страшны затяжные подъемы и встречный ветер. Включение кондиционера или лишний пассажир в салоне больше не повод перестроиться в правый ряд. Однако с новой главной парой «Калина» более шумна – ведь при той же скорости и передаче обороты двигателя стали чуть выше. Теоретически может слегка увеличиться расход бензина, но в повседневной эксплуатации этого, скорее всего, даже не заметишь – можно меньше крутить двигатель и чуть раньше переходить на следующие передачи. Нам пришлась по душе обновленная версия. Пусть ее песня громче, зато машина стала более отзывчивой на добавление газа, тяговитой и жизнерадостной. Насколько – видно по результатам наших замеров.

Примечательно, что у версии «3,7» максимальные скорости, достигнутые на четвертой и пятой передачах, близки. А у «3,9» самой быстрой стала пятая передача. ЗР

У ПАРАДНОГО ПОДЪЕЗДА

...появилось нечто необычное: солидный автомобиль с непривычной крылатой эмблемой на капоте. Что за диво? Новый флагман компании «Хёндай» – представительский седан «Эквус». Знакомство с ним свел **Денис Арутюнян**.

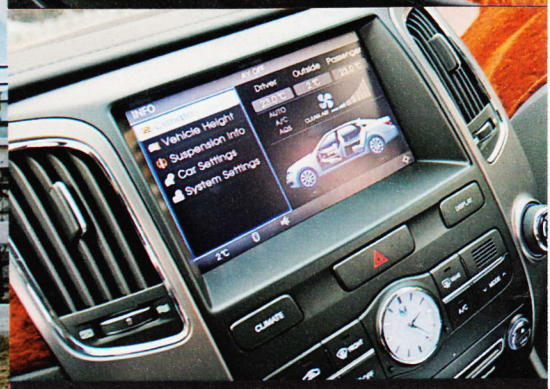
Сверкающий черный «Эквус» тихонько подкатил к элитному дому. Удивленно икнул сонный охранник, и даже привыкший к разнообразным «мерседесам» и «ауди» швейцар озадачен – такого еще не видел. А из дома выходит невозмутимый, солидный дядечка с дорогим кожаным портфелем, садится на президентское место, коротко инструктирует водителя – и огромный седан отчаливает. Вместе с ним двинемся и мы, чтобы поближе познакомиться с корейским флагманом.

ВСЕ НА БЛАГО ЧЕЛОВЕКА

Кто главный в представительском автомобиле? Конечно же, пассажир! Поэтому сначала поинтересуемся, какие блага приготовлены ему. В первую очередь простор. Жаловаться на тесноту при колесной базе больше 3 метров грешно. Атмосфера соответствует классу: добротная кожа, натуральное дерево, голубоватые светодиодные лампы для чтения, шторки с электроприводами. Захотите поработать – пожалуйста: в спинке переднего кресла деревянный откидной столик, на который можно поставить средних размеров ноут.

Следить за приборами «Эквуса» предстоит наемному водителю. Наверное, именно поэтому в их оформление не стали вкладывать революционных идей.

За селектором коробки уютно пристроилась «шайба» управления второстепенными функциями (ну чем не «ай-драйв»?) и кнопки регулировки пневмоподвески – с ее помощью 154-миллиметровый просвет можно увеличить или уменьшить на 20 мм.



Красивая картинка на большом мониторе соседствует со стильными стрелочными часами... и простоватыми кнопками на консоли.

Чтобы с галерки настроить климат или музыку, не обязательно переговариваться с водителем – сзади есть собственный пульт.

Решили расслабиться – над тоннелем есть большой откидной монитор мультимедийной системы «Лексикон 7.1», в подлокотнике, помимо бокса для мелочовки и подстаканников, спрятан охлаждаемый мини-бар, а на двери маленькая пепельница. Можно даже вздремнуть: по команде специальной кнопки отъезжает переднее кресло, спинка дивана чуть заваливается, а под ногами появляется упор-оттоманка. Однако устроиться с комфортом смогут некрупные персоны – ступни большого босса при подобных манипуляциях упрутся в спинку переднего сиденья, не дав телу развернуться.

После роскоши пассажирского бизнес-салона пересаживаюсь на рабочее, водительское

На фото салон выглядит не хуже, чем у признанных лидеров высшего класса. А вот над тактильными ощущениями корейцам стоит еще поработать.

На заднем диване «Эквуса» можно отдохнуть в дальней дороге. А при случае никто не помешает провести здесь деловые переговоры.

место – и чувствую себя немного обделенным. Вроде все хорошо: та же кожа, то же дерево. Только с плоского кресла в повороте недолго и свалиться: поскупились на валики боковой поддержки. Да и 8-дюймовый экран на консоли, хоть и выдает немало информации (в том числе картинку с камер кругового обзора), карту не покажет – в единственную комплектацию за 3 300 000 рублей штатный навигатор пока не входит (его обещают добавить только во второй половине года). Правда, больше пожаловаться не на что: приборы информативны, все кнопки-рычажки-переключатели находишь вслепую, обзорность неплоха.

НЕ ГОНИ ЛОШАДЕЙ

Признаюсь, не удержался от соблазна почувствовать себя важной персоной – сразу уселся сзади. Развалился, расслабился, приготовился к приятным ощущениям. Не тут-то было: пневмоподвеска вроде не чрезмерно мягкая, однако минут через пятнадцать стало укачивать. Попросил шофера перевести амортизаторы в спортивный режим, но особой разницы не почувствовал – лишь чувствительность к мелким трещинам повысилась. Займусь-ка более привычным делом: попробую себя в роли наемного водителя.

Известно, что возить начальство нужно не только аккуратно, но и быстро. Для этого «Эквус» обладает неплохим арсеналом: на просторах загородной трассы 4,6-литровый мотор в сочетании с расторопным 6-ступенчатым автоматом позволяет ускоряться довольно резво. Немаловажно, что при этом в салон пробивается лишь ненавязчивый рокот и слабое шуршание шипованных шин. Вселяют уверенность и тормоза – прекрасно осаживают набравшую бег тяжелую машину, дозировать усилие на педали несложно. И все же увлекаться и писать повороты на высокой скорости не советую: подвеска достаточно эффективно борется с кренами, но обратной связи на руле недостаточно. Да и к чему лихачить? Лучше представлю, что сзади действительно сидит «большой босс» – поеду без резких маневров. Вот тут-то «Эквус» и показывает себя во всей красе: энергичен, комфортен, солиден...

Сверкающий черный «Эквус» тихонько подкатил к элитному дому. Из него вышел невозмутимый, солидный дядечка с дорогим кожаным портфелем – и неспешно исчез в парадном. Отчасти жаль, что мне не побывать в его... костюме. Впрочем, за такие деньги я (как, вероятно, и многие другие) купил бы более именитое авто, пусть и не такое просторное. Но кому-то, наверное, важнее именно лимузинный комфорт. Поэтому «Хёндай-Эквус» займет законное место у парадных подъездов. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Hyundai Equus

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5160×1890×1490
Колесная база, мм	3045
Объем багажника, л	520
Масса снаряженная/полная, кг	2070/2505
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,4
Максимальная скорость, км/ч	240
Топливо/запас топлива, л	A95/77

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 32 клапана, 4,6 л, 274 кВт/373 л.с. при 6500 об/мин, 451 Н·м при 3500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; A6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – пневматические многорычажные; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 245/50R18.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Royal.

ЦЕНА: 3 300 000 руб.

+ Отличная динамика, комфортная подвеска.

– Незатейливая отделка салона, недостаточно четкое рулевое управление.

БЛИЗКИЕ И ДАЛЕКИЕ

Один довольно популярен у нас, другой – пока только в Америке. Приживется ли в России «Хайлендер», не уступит ли конкуренту «Мурано»? Шансы обоих взвешивает **Сергей Воскресенский**. Фото **Александра Кульнева**.

Иногда кажется: они родственники. Большие, просторные, заметные, с многолитровыми – по 3,5 на брата – моторами. В них тесно переплелись привычные и не очень инженерные решения. В них много кожи, хорошего металла, всевозможных ящичков и кармашков, обязательных экранов навигации и маршрутников. А пассажиры просто тонут в лоске и комфорте. Можно не сомневаться: обнаружив в одной из машин фенечку, подобное найдем и у соперницы. Вот только «Хайлендер» немного задержался, придя на наш рынок лишь недавно, зато косметически обновленным.

Несмотря на принадлежность к одному сословию, авто разнятся. «Тойота-Хайлендер», помимо фирменной монументальности стиля (на общем фоне даже 19-дюймовые колеса выглядят компактными), хвастается третьим рядом сидений. «Ниссан-Мурано» противопоставляет изящество форм, фамильную яркость, насыщенность интерьера вплоть до откидного дисплея для сидящих сзади.

ПЛАСТИКА ЖАНРА

Вот незадача, к багажному отсеку «Хайлендера» не подступиться. Дело не в ритуале дистанционного открытия пятой двери. Просто, обращаясь к недрам 400-литрового багажника «Тойоты», нужно покорно поклониться нижней кромке «гильотины», нависающей над головой любого, кто ростом выше 180 см. Имея дело с «Мурано», нагибаться не надо.

В «Хайлендере» комбинация приборов простовата – похоже, заимствована у модели подешевле. Но, как ни странно, это аляповатое пятно неплохо уживается с общей строгостью, продуманностью интерьера. Кроссовер покоряет отменной посадкой водителя (подушка сиденья регулируется по длине), поэтому удобно орудовать рычагом пятиступенчатого автомата, крутить компактную баранку,

регулируемую в двух направлениях, щелкать тумблерами трехзонной климатической установки.

В отличие от соперника, «Мурано» покоряет выверенным набором благ. Интерьер выразительный – минимум острых углов, кожа, мягкие пластики и яркие шкалы крупных, запоминающихся приборов. К ним в комплект серебристые вставки под алюминий. И никакого реликтового псевдодерева, столь активно используемого создателями «Тойоты». Даже центральный дисплей, невзирая на схожие размеры и возможности, здесь выглядит функциональнее. Этот мир комфорта и уюта, помноженных на обилие электроприводов (даже рулевое колесо подстраивается тумблером), впечатляет.

Но присидевшись, понимаю: в «Тойоте» все же удобнее и правильнее, пусть даже у «Мурано» кресло с неплохой боковой поддержкой и широкими диапазонами регулировок. Управление климатом в «Ниссане» могло быть и лучше. Мелкие символы, разрозненные рукоятки заставляют прицеливаться даже к режиму Auto. И хотя свои

NISSAN MURANO

Второе поколение популярного кроссовера представлено в ноябре 2007 года, несколько месяцев спустя начали продажи в России.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 3,5 л (249 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: вариатор CVT, подключаемый через муфту полный привод ALL MODE 4×4.

КОМПЛЕКТАЦИИ: SE, SE+, LE, LE+.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 699 000–1 895 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,5 л, 249 л.с., вариатор CVT, комплектация LE+, цена 1 895 000 руб.

TOYOTA HIGHLANDER

Второе поколение «Хайлендера» представили в Америке в 2007-м. Российский дебют обновленного семиместного кроссовера состоялся осенью 2010 года.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 3,5 л (273 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 5-ступенчатый автомат, привод постоянный полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Престиж», «Люкс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 757 000–1 813 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,5 л, 273 л.с., 5-ступенчатый автомат, комплектация «Люкс», 1 813 000 руб.

В СНЕГУ И НА ПАРКЕТЕ

Зима, лед, снег заманчивые лесные да и полевые проселки. Ну как оставить их без внимания?

Небольшой по российским меркам (175 мм по выпускной системе) дорожный просвет делает «Ниссан-Мурано» очень уязвимым вне асфальта. Чуть не рассчитал – и снизу раздается характерное «хрясь!». А если уж забрался хорошенько в сугроб, то и вариатор дает сбой, отказываясь проворачивать колеса. «Мурано» пытается компенсировать недостатки правильной управляемостью на скользкой дороге. Она действительно неплоха, с некоторым перевесом в сторону переднеприводного поведения. А отключив электронику, можно вволю поскользить. Но быстро перегревающаяся муфта (полный привод подключаемый) не позволяет похулиганить от души. Загорается предупреждение на панели: кроссовер требует отдыха.

У «Тойоты-Хайлендер» неплохие геометрические данные и постоянный полный привод. Мешает лишь противобуксовочная система, слишком активно вмешиваясь в процесс. Иногда, причем в самых неподходящих случаях, она просто останавливает автомобиль. Тумблер отключения есть, но его еще надо найти, а на это не всегда есть время. По той же причине порой нелогична и управляемость на скользкой дороге. А поддашь газку в повороте, «Тойота» начинает неприлично, по-заднеприводному мести хвостом, система стабилизации тут же ставит машину на место – и кроссовер замирает как вкопанный. Перестраховались!.

В отличие от тех, что на центральной консоли, этот блок кнопок «Мурано» отличает логика и понятность символов. Места нашлось даже с запасом.

В «Тойоте» «вторичные» органы управления расположены продуманно. Но вот кнопку отключения противобуксовочной системы упрятали аж под рулевую колонку. Зачем?

функции раздельная климатическая установка выполняет хорошо, у конкурента все это выглядит основательнее да и работает более добротно.

ГДЕ-ТО ЗА ГОРОДОМ

На ходу соперничество ожесточеннее: уж больно близки возможности автомобилей. За «Мурано» прежде всего потрясающий комфорт, в котором тонут посторонние звуки – и лишь иногда бас «шестерки» нарушает тишину.

Сначала кажется, что двигатель и вариатор взаимодействуют чересчур плавно. Однако, если нажать акселератор от души, «Мурано» почти мгновенно пристроит стрелку тахометра к отметке 6500 об/мин и рванет вперед так, что только успевай справляться с неуемным темпераментом. «Ниссан» во многом похож на большой автомобиль бизнес-класса: быстрые, напористые отклики на действия рулем, упругие и цепкие тормоза, мягкость в настройках подвесок. Но все это лишь на высококачественных покрытиях.

Дороги российской глубинки никоим образом не сказываются на разгонной динамике «Мурано», действительно классной шумоизоляции и тормозах, но в работе подвесок вдруг появляется некая истеричность, сначала хорошо заметная лишь на мелких неровностях, при проезде которых кроссовер вздрагивает всем корпусом и чем-то побрякивает. С ростом скорости к этому добавляется раскачка

NISSAN MURANO

Интерьер «Мурано» проникнут заботой о комфорте водителя и пассажиров в сочетании с умеренным спортивным стилем.

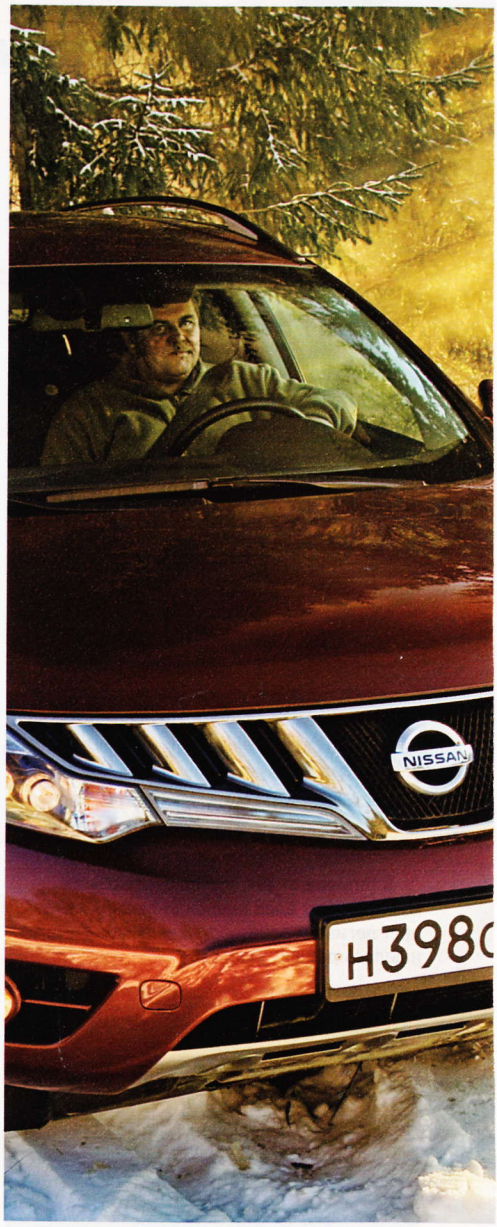
В «Мурано» мимо столь ярких приборов взглядом не промахнешься. Да и индивидуальности им уж точно хватает.

Разгадать логику ниссановской навигации не сразу, но удалось. Система достаточно удобна. Жаль только, работает лишь в границах Московской области.

На заднем сиденье «Мурано» просторно, мягко и богато.

кузова, а к ней и рыскания, заставляющие покрепче взяться за руль. Не то чтобы «Мурано» становится опасным, но на глазах теряет образ сбитого авто, превращаясь в обычную машину, требующую деликатного управления.

«Хайлендер» даже на ровном асфальте не всегда похвастается идеальным взаимопониманием с водителем. Он не только тяжелее конкурента, но и грубее по настройкам. У него громче звук мотора, не столь выверены и чутки тормоза, да и управляемостью «Тойота» после легкого и подвижного «Мурано» напоминает скорее большой вседорожник. Поэтому не удивляешься, когда «Хайлендер» даже на невысокой скорости вдруг начинает заметнее потряхивать на неровностях – такого поведения и ожидал.



Единственное, в чем он уверенно соперничает с «Мурано», – резкий (иногда даже слишком) старт с места. Коробка передач ждет лишь намека от водителя: стоит прикоснуться к педали газа, «Хайлендер» рывком устремляется вперед. Здесь он, безусловно, хорош: практически идеальное взаимодействие мощного, гибкого двигателя и на удивление быстрого автомата. Правда, когда стартовый пыл коробки немного спадет, а стрелка спидометра подберется примерно к 100 км/ч, заставить «Тойоту» резко ускориться все же сложнее, чем «Ниссан».

Не зря «Хайлендер» позиционируют как автомобиль для дальних поездок. Ему кстати спокойная, надежная управляемость. Но куда

«Хайлендер» вроде и симпатичный, но чего-то не хватает. Только присидевшись, принимаешь эту машину по-настоящему.

Сначала долго привыкаешь к навигации «Тойоты», которая менее логична, а потом ищешь кнопку управления вторым, маленьким дисплеем, а она – на руле.

В дорестайлинговом «Хайлендере» комбинация приборов была другой, а к нам машина пришла с такой – простоватой.

Средний ряд кресел в «Тойоте» предназначен фактически для двоих, зато, отодвинувшись, можно сидеть нога на ногу.

388 л полезного объема и полноценная запаска – неплохое сочетание для кроссовера.

При наличии третьего ряда сидений багажник «Хайлендера» выглядит несерьезно. Но если дополнительные кресла сложить, грузовой отсек приятно удивит возможностями.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	NISSAN MURANO	TOYOTA HIGHLANDER
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4835/1885/1720/2825	4785/1910/1760/2790
колея спереди/сзади	1610/1610	1625/1625
Объем багажника, л	402/838	290/1200
Радиус поворота, м	5,7	5,9
Масса снаряженная/полная, кг	1905/2360	2125/2720
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,0	8,2
Максимальная скорость, км/ч	210	180
Топливо/запас топлива, л	A95/82	A95/72
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	14,9/8,6/10,9	13,8/10,7/12,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V6/24
Рабочий объем, см^3	3498	3456
Степень сжатия	10,3	10,8
Мощность, кВт/л.с.	183/249 при 6000 об/мин	201/273 при 6200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	336 при 4400 об/мин	337 при 4700 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	подключаемый полный привод	постоянный полный привод
Коробка передач	CVT6	A5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	2,37–0,44/1,77*	4,24/2,36/1,52/1,05/0,76/–/3,38
Главная передача	5,17	3,48
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/типа «Мак-Ферсон»
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	235/65R18	235/55R19

*Диапазон вариатора/задний ход.

Электроподогрев для сидящих сзади – хорошее дополнение самой дорогой версии «Мурано».

«Хайлендер» предлагает задним пассажирам полноценный климат-контроль.

важнее сбалансированные подвески, прекрасно справляющиеся с большинством неровностей, которые словно исчезают. И никакой раскачки, дриблинга, посторонних звуков или рысканий! «Тойота» проглатывает километры, совершенно не утомляя седоков.

НЕСГОВОРЧИВЫЕ

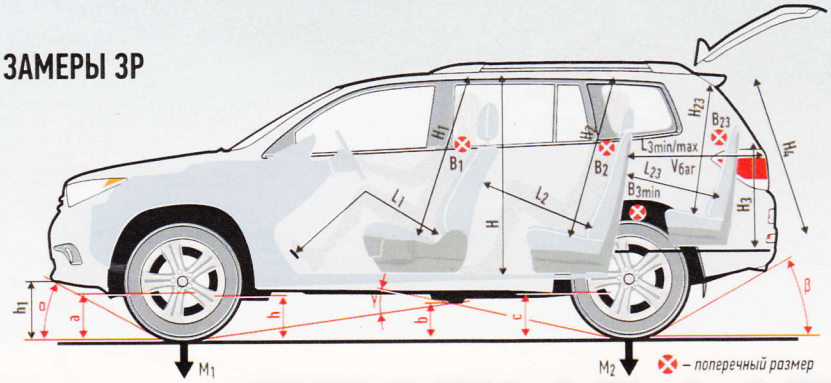
Близкие размеры, темпераменты, цена, даже прожорливость объемных моторов, не оставляющих шанса поклонникам экономичной езды. Трассовый расход топлива колеблется между 14 и 16 л на 100 км, в зависимости от темперамента водителя. Но они все-таки разные.

«Ниссан-Мурано» скорее горожанин: яркий, комфортный, холеный. В этой стихии он дарит уверенность, тишину и уют, которые обязательно стоит помножить на недюжинный темперамент, легкость управления и подвижность, обычно не свойственную подобным автомобилям. Но выбирайте хорошие дороги, если не хотите все это растерять.

«Тойота-Хайлендер», невзирая на прагматичность и незыблемое следование корпоративным идеалам, – серьезная заявка на лидерство и в нашем тесте, и в классе. Это настоящий, правильный кроссовер – удобный в городе и хорошо подготовленный для езды за его пределами. Не идеален, но достоинства и универсальность легко перевешивают недочеты, делая их скорее особенностями. ЗР

Автомобили на тест предоставлены российскими представительствами «Ниссан» и «Тойота».

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	L_{23}, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	H_{23}, мм	B_1, мм	B_2, мм	B_{23}, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{6ar.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M, кг (M_1+M_2)	h, мм	h_1, мм
NISSAN MURANO	1015–1205	655–895	–	1250	1040	995	–	1520	1480	–	925/1885	1100	405	915	388	1101 (57)	832 (43)	1933	175	420
TOYOTA HIGHLANDER	955–1160	605–730–970	580–705	1205	1030	1010	905	1520	1515	1385	295/1045/1160/1990	1070	400	880	420	1134 (55)	928 (45)	2062	180	315

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры ЗР)

Модель	a, мм	b, мм	c, мм	α,°	β,°	γ,°
NISSAN MURANO	175	180	175	30	28	15
TOYOTA HIGHLANDER	195	180	200	26	25	15

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
NISSAN MURANO	8	9	7	8	9	8	9	9	8	10	8	8	7	8	8	8,3
	+ Удобен для водителя и пассажиров, отличные разгонные способности и тормоза, акустический комфорт, выразительный современный интерьер.									– Посредственные обзорность и дорожный просвет, неидеальное поведение на неровных дорогах						
TOYOTA HIGHLANDER	9	8	8	9	10	9	8	8	8	9	9	9	9	8	8	8,6
	+ Просторен, отлично подогнан к водителю и особенно к пассажирам, вместительный багажник, хорошие разгон, плавность хода и акустический комфорт, трехзонная климатическая установка, похвальная проходимость.									– Дизайн и отделка простоваты.						

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Сергей Воскресенский:

«Поединок этих кроссоверов был нелегким. Оценки вызывали сомнения и споры. В итоге заслуженно победила практичность «Хайлендера», который лучше немного изнеженного «Мурано» готов к российским реалиям».

СЧАСТЛИВЫ ВМЕСТЕ

Кроссовер «Шкода-Йети» получил еще одну модификацию – **Юрий Тимкин** не преминул опробовать ее в деле. Фото автора.

Знакомство с новинкой выпало на деньки, когда Чехию завалило снегом, а температура ушла за нулевую отметку. Такие условия для стран ЕС – катастрофа. Люди сидят по домам, дороги не чистят, даже автомойки закрывают. Видимо, в знак солидарности со всем этим у «Йети» замерзло правое наружное зеркало, отказавшись менять положение. Зато в остальном кроссовер не подкачал: заводился с первого раза, быстро обогревал салон и позволял легко, без напряжения передвигаться по снежным переметам, в которые превратились дороги чешской глубинки. Устойчивость машины – отменная. Она не шарахалась из стороны в сторону и не вихляла даже в скользких поворотах. Ехала себе и ехала. Воистину зима и полный привод созданы друг для друга.

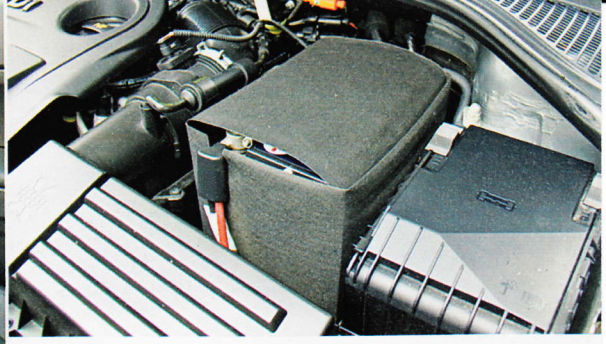
Гамма модификаций чешского кроссовера до недавнего времени была небольшой. Востребованные у нас полноприводные версии предлагали исключительно с механикой. Автомат – только для базового 105-сильного «Йети». Пробел устранили, представив модификацию с трансмиссией 4×4, 140-сильным турбодизелем, известным по другим моделям, и шестиступенчатой роботизированной коробкой передач DSG.

Славный получился союз! Мощный, тихо и без вибраций работающий тяговитый мотор отлично сочетается с такой трансмиссией.

Двигатель лихо ускоряет машину, даже если в ней пятеро упитанных мужиков. «Йети» набирает ход равномерно и уверенно, словно скоростной поезд «Сапсан». Переключения передач своевременны и почти неощутимы. Но бодрый разгон сходит на нет примерно при 90 км/ч – после этой отметки автомобиль ускоряется уже не столь активно (даже если перевести коробку в спортивный режим).

Отрадно, что даже после прохвата по извилистому шоссе, где двигатель зачастую работал на высоких оборотах, бортовой компьютер показал расход топлива всего 9 л на сотню. Для более чем полуторатонной полноприводной машины недурно!

Но удовольствие экономить – не из дешевых. Если базовый «Йети» один из самых доступных кроссоверов на рынке, то дизельный с ценой от 1 119 000 рублей встретит немало конкурентов. Включая «Форд-Куга» и «Ниссан Х-Трейл» – машины классом выше. Сомневаюсь, что на эту «Шкоду» будут выстраиваться очереди. ЗР



Практичное решение: аккумулятор «одет» в чехол.

Лаконичный дизайн и высокое качество отделки – визитная карточка интерьера любой «Шкоды».

В дизельном варианте красная зона тахометра начинается с 5000 об/мин.

Такого рычага в полноприводных версиях прежде не было.

«Йети», как настоящий снежный человек, уверенно чувствует себя на природе.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Skoda Yeti 2.0 TDI

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4223×1793×1691
Колесная база, мм	2578
Колея спереди/сзади, мм	1541/1537
Объем багажника, л	405–1760
Масса снаряженная/полная, кг	1555/2100
Разгон 0–100 км/ч, с	10,2
Максимальная скорость, км/ч	187
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,6/5,8/6,5

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 103 кВт/140 л.с. при 4200 об/мин, 320 Н·м при 1750–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/независимая многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/60R16.

ЦЕНА: 1 119 000 руб.

Достойная динамика, низкий расход топлива.

Высокая цена.

СВЯЗАВ ЗАПАД И ВОСТОК

Открывая трассу Чита – Хабаровск (ЗР, 2010, № 11), экспедиция журналистов, организованная ЗР, тронулась в путь из... Иркутска на семи автомобилях. Через неделю все восемь (!) машин пересекли Амур, прибавив к показаниям одометров более 3000 км. **Антон Чуйкин** еще раз проезжает эти километры, листая свой путевой блокнот и фотоальбом **Константина Якубова**.

ИРКУТСКАЯ ИНТРИГА: ТРИ ВОПРОСА

На чем ехать на Дальний Восток? Раньше ответ был очевидным и единственным: на чем-нибудь вездеходном. Но мы-то едем открывать новую магистраль! Так что условие повышенной проходимости вроде бы отпало – и тем не менее почти все компании, отозвавшиеся на наше предложение поучаствовать в открытии века, делегировали полноприводные машины (признаюсь, не без намека с нашей стороны). Кстати, про открытие – без всякой иронии: не каждый век новая дорога связывает восток и запад России. Еще и поэтому мы приглашали именно российские марки, среди которых тоже есть выходцы и с запада Европы, и с востока Азии. И пожалуйста, обойдемся без споров, почему это «Опель» или «Шкода» – российские. Потому, что в стране работают заводы, на которых россияне делают авто для россиян, получают за это зарплату, платят налоги в бюджет страны и т. п.

Откуда ехать? Новая трасса начинается в Чите, но там, как это ни дико звучит, почти нет официальных дилеров. То есть не у кого взять машину или некому ее прислать из Москвы. Уверен, с появлением трассы «Амур» в Забайкалье придут большие автосалоны, а пока решено было сместиться западнее и взять старт в Иркутске. Туда прибыли машины московских представительств («Джи-Эм», «Опель», «Шкода») и из Владивостока («Соллерс»). Итого – семь автомобилей.

Откуда еще один? Мы зарезервировали место для марки № 1 – «Лады». Серо-зеленую «Приору» передал в Улан-Удэ местный дилер АВТОВАЗа, так что из столицы Бурятии, где сделан этот снимок, пробег наконец-то выехал в полном составе. Впереди лежали 3000 километров...

«Шкода-Йети»

бензиновый двигатель 1,8 л, 152 л.с., М6, полный привод (муфта «Халдекс»).

ДРУГ ЧЕЛОВЕКА

Само название делало неизбежным участие «Йети» в пробеге по глухим таежным местам. Впрочем, его тезка нам так и не встретился, даже не знаю – к сожалению или к счастью.

Некоторые опасения вызывал рацион автомобиля: на лючке бензобака красовалось «98/95». Такие октановые числа – большая редкость/просто редкость (соответственно) в местах, где проходила заметная часть пробега. Все машины перешли на 91-й бензин. Ко всеобщему удовольствию, никто на топливо не жаловался, детонация проявлялась разве что в спорах. А запас тяги позволял юркому «Йети» пулять вдоль колонны в целях фотосъемки.

«Шкода» отрабатывает свой девиз «Просто гениально»: приятно обнаружить мелочи, над которыми явно кумекали светлые головы. Это и самый удобный борткомпьютер, и хорошие кресла, и хитроумная трансформация заднего дивана, и еще много такого, что создает ощущение продуманной конструкции. Тем обиднее вновь убедиться, что замечательная идея с климат-контролем, когда циферки заданной температуры высвечиваются на окружности ручки, совершенно испорчена ее, этой ручки, расположением! Так далеко от глаз и мелко, что приходится нагибаться.

Еще раз подивился запаске. Она всего на размер меньше штатных колес, что, тем не менее, переводит ее в разряд докаток – со всеми вытекающими типа максималки в 80 км/ч. Повезло, что не понадобилась.

Замечательный, веселый мотор «Йети» не сразу оценили все водители (исключаю здесь команду ЗР) – некоторые, позабыв навыки управления механикой, блуждали в шести передачах и нещадно палили сцепление. Зато освоившись, отмечали: «Ходкая, толковая машина... А с автоматом делают?». Да, но моторы будут меньшей мощности: 105 или 140 сил.

Записи в блокноте завершает расход топлива – у «Шкоды» средний за пробег составил 7,8 л/100 км. И вывод: если бы нужно было проехать еще раз от Иркутска до Хабаровска – так, чтобы получить наибольшее удовольствие именно от управления послушной машиной, – я выбрал бы «Йети».

«СанЙонг-Актион Спортс»

дизель 2,0 л, 140 л.с., А6, полный привод (подключаемые передние колеса), понижающая передача.

И ВСЕ-ТАКИ ПИКАП

Из Москвы кажется, что автозавод во Владивостоке – это очень далеко и не очень нужно. А когда видишь, какие на «санйонги» очереди в Иркутске, а потом узнаешь специальные цены для Дальнего Востока, тянет посоветовать и другим компаниям: не зевайте!

«Актиону Спортс» хочется быть красивым. Правда, красота эта, так скажем, особенная... Ну да ладно, зато ни с кем не спутаешь.

Ему хочется быть удобным и роскошным. И у него есть просторный кожаный салон, климат-контроль, обогрев сидений и – внимание! – подогрев зоны стеклоочистителей. Последнее в снежной России – благо (если не придется менять стекло).

Ему хочется быть быстрым. Двухлитровый дизель прекрасно работает в паре с 6-ступенчатым автоматом, неожиданно быстро и плавно разгоняя машину. Так что вы до поры до времени, а конкретно – до первой хорошей волны или выбоины на асфальте, забываете, что...

Что «Актион Спортс» все-таки пикап. И когда на старых участках трассы он попадал на неровности, особенно типа стиральной доски, водителя возвращала к реальности жесткая немилосердная тряска, «заплывы» поперек дороги и прочие грузовые особенности.

На пикапе надо возить грузы! А не делать вид, будто он дорожный крейсер. Три мешка щебенки, одолженной у дорожников, усмирили нрав машины – может, она и стала не такой активной и спортивной, как предполагало имя, зато куда лучше отвечала форме и содержанию.

А потом мы доехали до совсем свежих участков «Амура», выбросили из кузова щебенку, и «Актион» вновь превратился во вполне удобный и комфортабельный легковой автомобиль, чей силовой агрегат, повторю, сделает честь любому семейному или даже бизнес-седану. Но... зачем покупать полноприводный пикап, если ездить порожняком и только по гладкому асфальту?

Если бы нужно было доставить с делянки под Иркутском, скажем, полтонны кедровых орешков для хабаровчан или еще чего-нибудь сыпучего – я выбрал бы «Актион Спортс».

«Шевроле-Каптива»

бензиновый двигатель 3,2 л, 230 л.с., А5, полный привод (многодисковая муфта).

ПРЯМЫМ ХОДОМ В АМЕРИКУ

По одним характеристикам безошибочно угадываешь американскую марку: семь мест, больше двух сотен «лошадей» и бензин рекой... Кстати, последнее не вполне верно – «Шевроле» выпивал в среднем 11,2 л на каждую сотню. Немало, конечно, но мы опасались худшего.

К удивлению многих водителей, садившихся за руль с крестом, «Каптива» не торопилась напрячь все свои 230 сил. Не сразу отзывалась на педаль газа, а разгоняясь, суетилась с выбором передачи. Впрочем, все это мы уже отмечали – и в отчетах о 60-часовом марафоне, и в «жарком» тесте (ЗР, 2009, № 10; 2010, № 9). Претензии к несогласованной работе мотора и автомата обоснованны – что доказывает, в частности, модернизация силовых агрегатов, анонс 6-ступенчатого автомата и дизелей (обновленные машины скоро пойдут в продажу).

Но! Не будем забывать, что, приноровившись к характеру машины, вы получаете в свое распоряжение недюжинную мощь. Чуть поласковей с педалью газа, чтобы не тревожить автомат, – и вот он, прекрасный разгон (и безопасный обгон, простите за невысокую рифму).

Вообще, многое здесь требует привычки – хоть управление климатом, когда надо выключать самовольно задраивающую салон рециркуляцию (да еще 22 градуса на климат-контроле слишком жаркие), хоть общение с «музыкой» и борткомпьютером. Навык – дорогого стоит!

Впервые мне довелось так долго просидеть на заднем диване «Каптивы», чтобы со знанием дела отметить высокий потолок, простор вокруг и, увы, обратную сторону этой медали – низковатый диван. Зато сколько места позади него! Для багажа или, скажем, еще для двоих.

Кажется, нагрузи машину под завязку – и в автономное плавание по волнам российских дорог, а затем, почему нет, и Тихого океана. И вот «Шевроле» уже дома... Сорри, замечтался. Если бы нужно было проехать от Иркутска до Хабаровска со всей семьей – я выбрал бы «Каптиву». Бензин? А я бы брал попутчиков – заправляться вскладчину. Поехали?

«ФИАТ-Дукато»

дизель 2,3 л, 110 л.с., М5, передний привод.

ЛУЧШЕ ХОРОМ

«Вот такого стекла нам не хватало всю дорогу», – заметил оператор телегруппы, сев ко мне в «Дукато» в предпоследний день пробега. А ведь я предупреждал, я предлагал. Но нет – коллеги опасались, что ФИАТ не выдержит их ритма, когда надо то отставать от колонны, то обгонять ее.

И напрасно. Мы тоже поначалу боялись потерять автобус и ставили его в середину колонны. Но там он закрывал весь вид едущим сзади – и постепенно сместился в хвост. То есть в самые жесткие условия: известно, если первый в колонне идет девяносто, то последний – все сто двадцать. Но ФИАТ легко справился, ни разу не заставив себя ждать. Более того, вызывал у многих сильное желание порулить, и только аргумент «А у тебя категория D есть?» освобождал место профессионалам. Было за что бороться: удивительно удобный и адекватный, послушный и практичный автомобиль. Прекрасный обзор позволяет рассчитывать маневры, дизель почти не чувствует нагрузки и весело разгоняет автобус, рычаг коробки под рукой и легкий.

Пару замечаний он все же заслужил: во-первых, печка довольно инертная (что поделаешь, салон велик, сразу не согреешь), во-вторых, расположение педалей – хотелось бы весь узел сместить чуть правее.

Из любопытного отмечу расположение заправочной горловины на левом переднем крыле – весьма удобно, к колонке можно причалить максимально точно. И еще (хотя это скорее похвала качеству дороги): два-три слова можно записать прямо на ходу, положив блокнот на горизонтальный руль.

Впрочем, все это с точки зрения водителя, но ведь в «Дукато» может ехать еще 15 душ! Им тоже есть что сказать, и главное – в таком исполнении сиденья не предполагают безостановочных пробегов: временами нужно постоять, а лучше походить. Благо салон позволяет.

Когда в Белгороске пробег встречал местный казачий хор, захотелось пригласить их продолжить путь с нами. Тем более что собственной магнитолой «Дукато» не оснащен... Если бы довелось проехать еще раз от Иркутска до Хабаровска в хорошей и большой компании – я выбрал бы «Дукато».

«СанЙонг-Кайрон»

бензиновый двигатель 2,3 л, 150 л.с., М5, полный привод (подключаемые передние колеса), понижающая передача.

БИЛЕТ В ОБА КОНЦА

Словно досылая патрон затвором, четко включаешь первую передачу. Потом вторую, третью. С кожаного набалдашника рычага не хочется убирать руку – до того здорово работает коробка, ищешь повод еще разок перещелкнуть с пятой на четвертую.

Это не очень нужно – тяги мотора всегда хватает, чтобы уверенно идти в колонне. Я, пожалуй, предпочел бы дизель для этого рамного вседорожника с полноценной трансмиссией... Он есть в гамме, но сейчас под капотом 150-сильная бензиновая «четверка». Которая – и это уже вторая похвала силовым агрегатам «санйонгов» – прекрасно сочетается с трансмиссией.

А вот и второй упрек: машинам этой марки хочется добавить регулировки – руля по вылету и поясничного упора (она есть, но маловат диапазон).

Не так давно «Кайрон» пытался щеголять нестандартными решениями в дизайне – они, честно, не украшали машину. Внешность с тех пор успокоили, а вот интерьер не тронули – и, пожалуй, это правильно. Все его круги, изгибы, кругляши управления трансмиссией и т. д. пока смотрятся свежо.

Но вот ровный участок сменяется стройкой: внимание на дорогу! Ох, вот когда рама и задний мост дают о себе знать. Из дизайнерских изысков «Кайрона» прорастает грузовичок, или, точнее, вседорожник, как его понимали лет пятнадцать назад. Не очень точный руль, заметные крены, сотрясения задней оси – расплата за внедорожный потенциал. Интересно, как ведет себя «Кайрон» на бездорожье?

В поисках дальнейших достоинств листаю проспект. Вот! Эта версия «Кайрона» стоит 769 тысяч рублей. Это на Дальнем Востоке, а жителям иных регионов надо приготовить еще 30 тысяч. Желаете климат-контроль – еще тридцать. Впрочем, не буду переписывать прайс-лист, довольствуюсь ощущением, что нашел неплохую замену ушедшему «Спортиджу», чемпиону привлекательных цен в классе.

С удовольствием проехал бы от Иркутска до Хабаровска еще раз – чтобы там, на Дальнем Востоке, купить «Кайрон». И – обратно.

«Лада-Приора»

бензиновый двигатель 1,6 л, 98 л.с., М5, передний привод.

НАГРАДИТЬ «ПРИОРОЙ»

Ну почему ее воспринимали как наказание? Неблагодарная задача распределить участников пробега (помимо команды ЗР, еще полтора десятка человек) по машинам сопровождалась ехидными репликами: «А вот его давайте посадим в «Приору» – за то, что...»

Однако уже первый водитель, выходя из-за руля, доложил: совсем неплохо! А местами просто-таки отлично! Главное – ее способность держать удар: пока мы ехали от Улан-Удэ до Читы, на дорогах встречались и выбоины, и волны, местами штормовые... так вот, где иные машины козлили, отрывая колеса от земли, и чувствительно трясли седоков, «Приора» пролетала, будто к колесам привязаны подушки. Второе – превосходная экономичность: средний расход 5,7 л/100 км. Напомню, что это еще и самая доступная машина пробега – 350 тысяч рублей.

Обратная сторона экономичности – нехватка тяги на пятой передаче. «Лада» единственная требовала включать четвертую на подъемах, напоминая о том времени, когда высшую передачу называли ускоряющей и экономичной. Вот так мы плавно перейдем к недостаткам. Надпись «Открыто» (*Open*) на крышке емкости для мелочей потешала всех водителей. Водительское сиденье слишком неохотно и совсем недалеко отъезжало назад. В панели приборов пел какой-то сверчок, который засыпал, только когда салон хорошо прогревался. Подголовники впору было поднимать домкратом. А замечательная аэродинамика обернулась узким по современным меркам салоном.

Наконец, именно с этим автомобилем случилось хоть что-то, похожее на неисправность: защелкал тросик привода сцепления (то же самое было на редакционной машине после 60-часового марафона).

А еще очень советую подключить сигнализатор непристегнутых ремней безопасности – на фоне других машин отсутствие такого узелка на память бросалось в глаза.

Как бы то ни было, если бы нужно было проехать от Иркутска до Хабаровска еще раз и с наименьшими затратами – я выбрал бы «Приору».

«СанЙонг-Рекстон»

дизель 2,7 л, 165 л.с., М5, полный привод (подключаемые передние колеса), понижающая передача.

ГЕРОЙ АЛЬТЕРНАТИВЫ

Надо же было случиться, чтобы именно на «Рекстоне» и именно в присутствии министра сыграла шутку одна особенность «санйонгов»! Поворачиваю ключ – а стартер молчит. Еще раз, и еще... Оказалось, двигатель можно пустить, только выжав сцепление, независимо от положения рычага коробки.

Наверное, хозяин к этому быстро привыкнет. Если вообще выберет машину с механикой – такая отправилась с нами в пробег. Для солидного вседорожника напрашивается автомат, который на «Рекстоне» сочетается с более мощными моторами, постоянным полным приводом и (как вариант) с независимой задней подвеской.

У нас же был автомобиль в самом простом исполнении – этакая рабочая лошадка. И пусть он вполне комфортабельный (и по езде, и по оборудованию), повадки выдают в нем настоящего борца с бездорожьем. Он довольно тяжел, салон поджат снизу мощной рамой, задний мост напоминает о себе на ухабах и в поворотах, руль кажется чрезмерно легким – все эти особенности обернутся достоинствами, стоит съехать с асфальта. На таком автомобиле можно не только принимать готовую трассу «Амур» – он способен ее строить. Впрочем, внедорожные качества «Рекстона» – предмет отдельного разговора, а пока вернемся на асфальт.

Автомобиль очень легко держался в колонне, отзываясь на педаль газа слабым свистом и неслабым ускорением. На скорости в салоне неожиданно тихо и покойно: спасибо немалым, но хорошо уравновешенным массам. В интерьере кнопок столько, что разбираться с ними – хватит полдороги в Хабаровск: на руле восемь штук, вокруг затейливого экрана климат-контроля еще столько же, выше – система помощи на спуске, подогрев дворников (!), зеркал и т. п. Зеркала, кстати, хорошо бы привести в соответствие с габаритами машины, а то на трассе их не хватает.

В общем, если бы нужно было проехать от Иркутска до Хабаровска по альтернативному маршруту, вне асфальта, – я выбрал бы «Рекстон».

«Опель-Антара»

бензиновый двигатель 3,2 л, 227 л.с., М5, полный привод (многодисковая муфта).

В БЕЛОМ ФРАКЕ

Вспарывая темноту ксеноновыми лучами, по пустынному шоссе мчится «Опель». Позади, в четырех сотнях километров, Чита, впереди неизвестность, а где-то за ней – колонна ушедшего автопробега...

«Антара», которая своей яркостью и быстротой приглянулась в тот день фотографу, ушла в середине дня в отрыв, чтобы встретить пробег в красивом месте... и осталась без пайка. Пролетела мимо редких в тех краях АЗС. В результате от места съемки все машины помчались дальше с почти полными баками, а «Опель», в котором осталось всего литров пятнадцать, малой скоростью (в целях экономии) пошел следом в надежде обнаружить поблизости источник живительной влаги – хоть 91-й, хоть какой.

Топливо нашлось, через час «Антара», воспользовавшись выдающимися способностями 6-цилиндрового мотора, заняла свое место в колонне. Кстати, ее силовой агрегат аналогичен устанавливаемому на «Шевроле-Каптива» – с теми же достоинствами и недостатками. Машины вообще очень близки – я даже, к своему стыду, поспорил, что и габариты у них одинаковые. Но нет, пятиместная «Антара» немного короче. И, возможно, поэтому ведет себя на дороге чуть собранней.

И вообще производит впечатление наиболее престижной из восьми машин. Очень добротные материалы интерьера, большой цветной экран борткомпьютера (на нем к концу пробега высветилось: 10,8 л/100 км) и некий европейский лоск. Может, меня очаровала опелевская молния?

Если бы захотел проехать от Иркутска до Хабаровска с помпой, произвести наибольшее впечатление – я выбрал бы «Антару».

На этом путевой блокнот заканчивается, дальше только одна страничка, где я считал города от Иркутска до Хабаровска, в которых есть дилеры и фирменные СТО. «Шкода» – один, «СанЙонг» – два, «Шевроле» и «Опель» – два, ФИАТ – один, «Лада» – пять. Маловато пока. Вот если бы ЗР поехал по трассе «Амур» через год-два... А собственно, почему «если бы»?

ЗР

С ОГНЕМ ИГРАЕШЬ!

Ближний или противотуманки, нестандартные лампочки или дополнительные фары, установленные над или под бампером – с чем лучше ездить днем? Лучики света ловили **Сергей Воскресенский** и **Максим Сачков**. Фото **Александра Кульнева**.

Парадоксальная ситуация: правила ужесточили, а возможностей стало больше. Новые ПДД требуют, чтобы фары днем теперь включали не только на загородных трассах, но и в городах (большинство автолюбителей так и поступало). Зато у ближнего света появилась легальная альтернатива – более экономичные дневные ходовые огни (DRL, Day Running Light). Причем для автомобилей, которым такие фары не достались на конвейере, сторонние производители предложат различные варианты универсальных светильников. Соблюдая нехитрые правила, их вполне законно можно установить на любое авто. Впрочем, существуют и другие способы оборудовать машины дневными ходовыми огнями. Мы попробовали почти все варианты.

СПРОС ЕСТЬ

Нестандартные лампочки и дополнительные фары всегда были в числе самых прибыльных аксессуаров. Нововведения еще больше подогрели интерес автолюбителей, а шустрые продавцы быстро выучили термин «дневной свет».

В зависимости от крутизны подъема и скорости встречной машины разница во времени, когда станут видны автомобили с ближним и противотуманным светом, может растянуться до нескольких секунд. В некоторых ситуациях они дадут хорошую фору.

Для испытаний дневных ходовых огней изготовили универсальный кронштейн. Три пары дополнительных фар по очереди сравнивали с ближним светом и противотуманками. «Филипс» выглядит немного ярче штатной светотехники, «Хелла» (на фото) выделяется большой «горящей» поверхностью, «Сириус» проигрывает по всем параметрам.

Габаритный огонь, зажженный светодиодной лампой, и штатный ближний свет. Сравнение, безусловно, в пользу штатного варианта (справа). С незаконными светодиодными светильниками автомобиль не только не пройдет гостехосмотр, но и потенциально опасен для окружающих.

Слева направо: автомобиль с выключенными фарами, с включенным ближним светом, с дневными ходовыми огнями «Филипс». На первом фото он при беглом взгляде почти незаметен, на двух следующих – ближний свет и ходовые огни обозначили автомобиль. Кстати, машину в центре видно лучше из-за большой светящейся площади штатных фар.

Правда, под этой биркой сплавляют обычные противотуманные фары. Самая яркая отличительная черта: у дневных огней потребляемая мощность ниже на порядок (5–6 Вт против 55). Столь существенную экономию дают в первую очередь светодиодные лампы. При десятикратной разнице в мощности световой поток полупроводниковых источников лишь немного слабее, чем у галогенных, но субъективно они воспринимаются чуть ли не ярче. Такой эффект дает более резкий холодный цвет и иной рефлектор, иначе формирующий световой пучок. Ведь задача дневных огней, в отличие от ближнего света или противотуманок, не бить на несколько десятков метров, освещая дорогу, а сделать автомобиль заметнее.

Для теста мы выбрали два комплекта дневных ходовых огней именитых производителей – «Хеллы» и «Филипса». На рынках и в магазинах предлагают и более дешевые варианты дополнительных фар на светодиодах. Только перед покупкой посмотрите технические требования, чтобы потом не завернули на техосмотре (см. Светло и днем, с. 62).

Еще один бюджетный вариант выпущен в Тайване под названием «Сириус». Любопытная деталь: внутри фары не светодиоды, а лампы накаливания. На упаковке маленькая наклейка с пояснениями на русском языке, в том числе предупреждение: «Применять на дорогах не выше третьей категории». Интересно, чем они опасны для более серьезных трасс?

Ради эксперимента, хотя Правила и запрещают, заменили штатные лампы в габаритных огнях и противотуманных фарах светодиодными. В магазинах их найти трудно, зато на рынках – в избытке. Причем для современных штатных противотуманок под галогенную лампу H11 предлагают два варианта по схожим, но совсем не низким ценам. Первый светильник ощетинился со всех сторон двумя десятками излучающих огонь квадратиков, у второго, с виду более серьезного и эстетичного, световой поток фокусирует линза. Но долой предвзятость – вдруг такие лампы работают лучше штатных галогенных?

РАДИ БЛИЖНЕГО

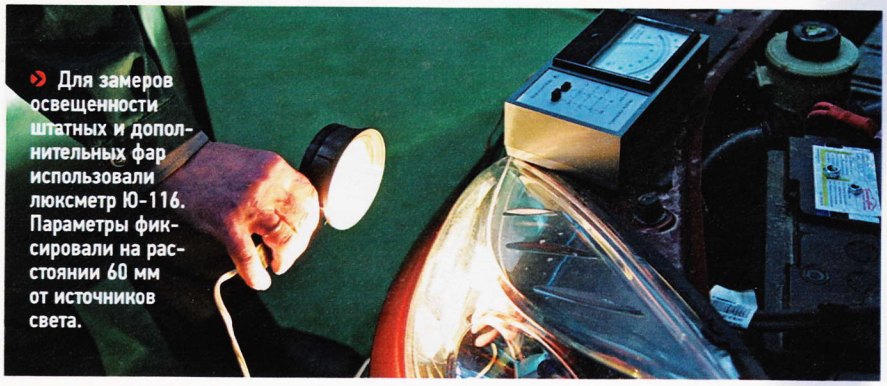
Сначала разберемся с парой ближний свет – противотуманный. Только в этом случае сравниваем не яркость фар (невооруженным взглядом разница незаметна), а расположение источников света – над или под бампером. Миллиметры по высоте при установке на автомобиль могут вылиться в метры

LED Tagfahrleuchten 2 PT 009 599-801, производитель – «Хелла», тип – светодиодная лампа, суммарная потребляемая мощность – 11 Вт, стоимость комплекта – 8000 руб. Примечание: можно устанавливать и над бампером, и под ним, из-за оригинального расположения светодиодов в фаре автомобиль хорошо различим не только четко в фас, но и сбоку.

Sirius NS-31, сделано в Тайване, тип – лампа накаливания, суммарная потребляемая мощность – 32 Вт, стоимость комплекта – 1000 руб. Примечание: бюджетный вариант, без проводки и электрической схемы.

LED Daylight4, производитель – «Филипс», тип – светодиодная лампа, суммарная потребляемая мощность – 12 Вт, стоимость комплекта – 5500 руб. Примечание: компактные, легко встроить в решетку радиатора, просто подключить к штатной проводке (блок управления измеряет напряжение бортовой сети и сам включает фары при заведенном двигателе).

Нештатные лампы для габаритных огней и противотуманных фар, производитель неизвестен, тип – светодиодная лампа, потребляемая мощность неизвестна, стоимость комплекта (2 шт.) – от 300 до 1000 рублей. Примечание: не соответствуют никаким техническим требованиям, плохое качество изготовления, отсутствует информация о производителе и основных параметрах.



Для замеров освещенности штатных и дополнительных фар использовали люксметр Ю-116. Параметры фиксировали на расстоянии 60 мм от источников света.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ ОСВЕЩЕННОСТИ ДЛЯ РАЗНЫХ ФАР

	Мощность, Вт	Освещенность, лк
Фара ближнего света, штатная лампа	55	35 000
Противотуманная фара, штатная лампа	55	38 000
Противотуманная фара, светодиодная лампа с линзой	н. д.	3500
Дневные ходовые огни «Хелла»	5	14 000
Дневные ходовые огни «Филипс»	6	18 500
Дневные ходовые огни «Сириус»	16	9000

пройденного на дороге пути. А этот запас никогда не бывает лишним. Вывод: если на автомобиле нет дневных ходовых огней, то лучше включать днем ближний свет, а не противотуманные фары. И вспомните этот совет, когда будете выбирать место для установки дневных фар.

Теперь берем штатный свет за эталон и по очереди сравниваем с ним три комплекта ходовых огней. Оценка экспертов показала, что светодиодные «Хелла» и «Филипс» в яркости не уступают более мощным галогенным противотуманкам. Хотя по замерам люксметром галогенка светит в 2–2,5 раза лучше полупроводниковых огней. Вероятно, последние кажутся ярче из-за иного распределения светового потока или более высокой цветовой температуры (для сравнения: галогенные – 3000 К, газоразрядные (ксеноновые) – 4200 К, светодиодные – 5000–5500 К, дневной свет – 6500 К), придающей лучам холодный оттенок. Кроме того, светодиодные лампы не только экономичнее, но и долговечнее галогенных и газоразрядных – ресурс в среднем 5000 ч. Итак, вполне достойная замена.

«Сириусы» с лампами накаливания, дающими теплый свет, показались экспертам бледнее штатной и дополнительной светотехники. Беспристрастный прибор подтвердил: освещенность почти в четыре раза слабее, чем у ближнего света. Хуже штатных галогенок и светодиодных ходовых огней вышеупомянутых производителей, но лучше, чем вообще без фар.

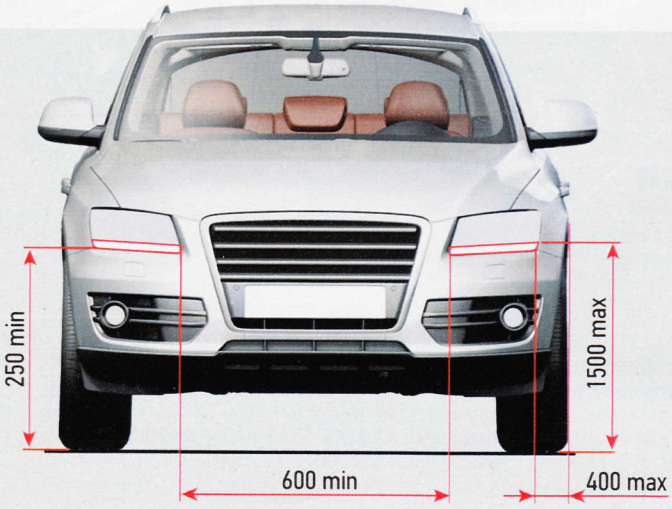
Закончив с дополнительными фарами, экспериментируем с установкой светодиодных ламп в штатную светотехнику. Первая рокировка – габаритные огни. Они стали чуть ярче, по рефлекторам растекся нежный голубоватый свет. Вполне сгодятся как ночники, а не дневные фары. Кроме того, синеватый оттенок разбавляет желтый цвет, когда включаешь ближний. Возможно, некоторые ценители найдут такую картину привлекательной, мы же называем ее неприемлемой и потенциально опасной. Однозначный вывод: это не альтернатива ближнему свету.

Остались две пары светодиодных светильников для штатных противотуманок. Добротная с виду лампа с линзой на деле оказалась не столь хороша – светит откровенно слабее, чем 55-ваттная галогенка, при этом неродная деталь болтается в патроне, из-за чего пучок в движении дрожит. Испытания другой пары светодиодных ламп вовсе закончились провалом – платы с полупроводниками при установке в фару прокручивались в корпусе. Из-за этого к сумме, отданной за товар, прибавилась стоимость двух сгоревших предохранителей. А ведь хотели сэкономить... на бензине!

НАШИ РЕКОМЕНДАЦИИ

Кстати, потраченные на светодиодные лампочки деньги отбились бы примерно через... 40 тыс. км. Нетрудно прикинуть, на каком пробеге начнут экономить финансы дополнительные ходовые огни, которые в несколько раз дороже.

Хорошо, когда дневной свет встроен в штатную заводскую светотехнику. А коли решите устанавливать такие фары дополнительно, не тешьте себя надеждой, что выиграете в деньгах – начальный взнос очень большой. Хотя преимущество от дневного света, безусловно, есть: например, он слегка разгрузит генератор, что актуально для многих подержанных автомобилей (и еще можно не «жечь» зря задние габаритные огни). Некоторые автолюбители устанавливают ходовые огни, исходя из простого принципа «красиво, да?». Пожалуйста, покупайте, ставьте, только в рамках Правил. Игры с огнем опасны даже для взрослых. ЗР



СВЕТЛО И ДНЕМ

В Европе уже с этого года на всех автомобилях, сходящих с конвейера, должны быть дневные ходовые огни. В России это требование вступит в силу через пять лет, но ездить в светлое время с дневным светом можно уже сейчас. Причем пункт 3.13 Приложения № 7 к Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств разрешает устанавливать такую светотехнику дополнительно. Чтобы не возникло проблем при прохождении гостехосмотра, соблюдайте при выборе и монтаже немудреные требования Правил ЕЭК ООН № 48 и № 87: площадь светящихся элементов должна лежать в пределах от 250 до 2000 мм², сила света – от 400 до 1200 кд (для России – до 800 кд), а устанавливать фары нужно в соответствии со схемой. Дневные ходовые огни должны загораться при пуске двигателя, а гаснуть – при включении ближнего света.

АХ, ВЕРНИСАЖ!..

Похожие цвета, богатое оснащение, просторные салоны... Близнецы-братья? Только на первый взгляд. **Михаил Гзовский** уверяет: участники этого теста – свежайшая «Хёндай-Соната» и корифеи рынка «Тойота-Кэмри» и «Ниссан-Теана» – контрастируют не меньше, чем снег с асфальтом, на фоне которых машины запечатлел **Георгий Садков**.

Этот тест мог и не состояться, поскольку единственный вариант «Сонаты», который пока доступен в России, – с 2-литровым мотором, а соперники, которых удалось раздобыть в представительствах «Тойоты» и «Ниссана», наоборот – в топовых версиях. Но мы не удержались! Во-первых, сезон динамических замеров на полигоне закрыт до весны. Во-вторых, произведения искусства оценивают субъективно, не так ли?

НЕ СГУЩАЙТЕ КРАСКИ

«Ну как новая «Соната», хороша или?..» За несколько дней я уже привык к постоянным вопросам. Машиной интересуются как владельцы «сонат» предыдущих поколений, так и обладатели японской и европейской техники. Еще бы, такой роскошный дизайн! Какая чистота линий, палитра эмоций! Присядем на дорожку?

В салоне в первую секунду аж дух захватывает – наконец-то можно без натяжки говорить о собственном стиле, не испорченном ни нарочито поддельным деревом, ни обилием хрома. Хороши и другие материалы. И, что не менее важно, точность в местах их сопряжения. Лишь спустя часы, проведенные за рулем, замечаю некоторую специфику.

Во-первых, сиденья. Несмотря на помпезный вид, им недостает не только боковой, но и поясничной поддержки – спинку чувствуете в основном лопатками. Во-вторых, рослому хочется чуть опустить сиденье,

HYUNDAI SONATA

Шестое поколение «Сонаты», выпускаемой с 1985-го, поступило в продажу в Корее осенью 2009 года. В России продается с конца 2010-го.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,0 и 2,4 л (150 и 178 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатые, механическая и автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Comfort, Style, Prestige.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 899 900–1 208 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 150 л.с., 6-ступенчатый автомат, Style, 1 058 900 руб.

TOYOTA CAMRY

«Кэмри» восьмого поколения дебютировала в 2006 году на автосалоне в Детройте. Автомобиль собирают в России, на заводе «Тойоты» в Шушарах.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,4 и 3,5 л (167 и 277 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 5- и 6-ступенчатый автоматы.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Комфорт», «Элеганс», «Элеганс плюс», «Престиж», «Люкс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 933 000–1 336 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,5 л, 277 л.с., 6-ступенчатый автомат, «Люкс», опции, 1 350 000 руб.

NISSAN TEANA

Премьерный показ «Теаны» второго поколения состоялся в 2008 году в Пекине. С 2009-го сходит с конвейера российского завода «Ниссан» (под Санкт-Петербургом).

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,5 и 3,5 л (167, 183 и 249 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: бесступенчатый вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Elegance, Luxury, Premium.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 969 000–1 184 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,5 л, 249 л.с., CVT, Luxury, опции, 1 243 000 руб.

но не тут-то было – уже предел. В-третьих, высокий водитель подпирает правой ногой жесткую консоль, чему тоже не слишком рад.

На консоли свои нюансы. Вместо фигурки, заведующей воздушными потоками, стоило поставить обычную кнопку. К чему эти красоты, если переключение режимов определяется количеством нажатий, а не местом приложения усилия? И напрасно голова у человечка не работает – в нее, по моим наблюдениям, рано или поздно тычет пальцем каждый.

Смеркалось. Салон «Сонаты» стал напоминать нью-йоркскую Таймс-Сквер с ее режущими глаз огнями. Пришлось максимально уменьшить сине-белую иллюминацию, но даже в таком приглушенном варианте сияние режимов работы трансмиссии действует на нервы. Хоть тонируй, честное слово!

Вот что значит попасть в руки к придирчивому современному потребителю. С каждым годом мы становимся разборчивее, въедливее и одновременно экономнее. А техника – совершеннее. Поэтому придирки на уровне мелочей способны решить судьбу недешевого товара, особенно в сравнении.

«Соната» существует в вариантах с двумя моторами; в наших руках та, что с менее мощным, 2-литровым двигателем и новейшим 6-ступенчатым автоматом – между прочим, собственной, корейской разработки. Их взаимодействие стало откровением. «Хёндай» не просто довольствуется 150 «лошадьми» – едет легко и ненапряженно. Коробка удалась: обычные переключения незаметны, разгон «в пол» достаточно спор, реакции при обгонах не заторможенные.

Конечно, «Сонату» можно упрекнуть за неинформативный привод акселератора и излишне эмоциональные настройки электроники: захочешь активно ускориться на текущей передаче, а коробка перескакивает на одну, а то и две вниз. Но это все же лучше, чем долгими секундами ждать реакции и дергать рычаг, наставляя автомат на путь истинный.

Готов признать и неестественное усилие на руле – отчужденность особенно чувствуется на высоких скоростях в поворотах, приходится осторожничать. И вновь хочется найти оправдание: кто и зачем будет «отжигать» на «Сонате» по горным серпантинам?

Давайте будем оптимистами и еще раз отметим: машина-то получилась хорошая. Огромный багажник в сочетании с разрезной спинкой заднего сиденья, солидный запас места для ног задних пассажиров. Высокое качество материалов и сборки. Подвеска отрабатывает неровности так же хорошо, как предыдущая версия, и еще лучше с точки зрения акустического сопровождения. На холостом ходу – полное отсутствие вибраций. Это еще не Лувр и не Третьяковка, но и не поделка с безымянного вернисажа. «Соната» написана с настроением и вкусом к жизни. Находка для ценителей автомобильного искусства с доходом выше среднего.

НАЛЕТАЙ, НЕ СКУПИСЬ

Феномен «Тойоты-Кэмри» сравним разве что с копиями великих произведений – на репринтных Ван-Гога и Дали всегда найдется покупатель, было бы качество. И оно есть на протяжении уже многих лет. Недаром в США «Кэмри» держит лидерство в классе десятилетиями, а уж там нутром чуют добротные вещи.

В чем притягательность этой машины? Пытаюсь понять, обходя ее в пятый раз. Внешность после рестайлинга? Лишь пара штрихов к уже давно известному портрету. Интерьер? Он еще больше тяготеет к фольксвагеновской симметрии и строгости. Последний оплот авангардизма и эпатажа в виде несерьезной бирюзовой вставки на консоли сменил строгий серебристый пластик. Не сказать чтобы салон дышал теплом и уютом, зато эргономических огрехов нет. Крупные приборы исполнены без полета фантазии, однако краски подобраны так, что картинка радует глаз. Мягкое сиденье, как и в «Сонате», страдает недостатком боковой поддержки, но расположение и диапазон регулировок не вызывают вопросов.

Нажатие кнопки, короткое чирканье стартера... и салон продолжает

хранить тишину. Великолепная звукоизоляция на холостом ходу, как и у «Сонаты». Но в движении по плохим дорогам до вас через колесные арки все же достучатся камешки, да и цоканье шипов слышно почти всегда. Этот монотонный фон двигатель прорывает лишь перед переходом на повышенную передачу.

Топовый 3,5-литровый мотор – песня! Мощности хватает всегда, несмотря на заторможенность привода акселератора и легкую задумчивость автомата. А если переключаться вручную? На комбинации приборов выскакивает цифра 3, но коробка продолжает смену ступеней. Все понятно: поставив, к примеру, третью, вы не разрешаете автомату переключаться на повышенные. Ручной режим с секретом...

Управляемость тоже с подвохом. Руль вроде бы легче, чем хотелось бы, хотя обратная связь неплоха и в повороте машину чувствуешь. Прибавляю темп – растут крены, «Кэмри» начинает переставлять, особенно если под колесами неидеальное покрытие. Заканчивается все заносом, причем неотключаемая система стабилизации бездействует до тех пор, пока вы не попытаетесь откорректировать траекторию и не начнете вращать руль.

Нет, этот автомобиль не для слалома, а для прямолинейного движения, причем по любому покрытию. Минусы – раскачка на продольных волнах, которая утомляет особо подверженных морской болезни. Заметные однократные толчки на коротких волнах тоже есть. Зато «Кэмри» не страшны ни «лежачие полицейские», ни изъеденный оспинами старый асфальт. Пожалуй, такая картина маслом – лучшая в раму российских дорог.

А вот задним пассажирам в «Кэмри» хотелось бы больше воздуха. Увы, здесь не разгуляешься – конечно, исходя из требований бизнес-класса. Особенно обладателям большого размера ботинок, которые не лезут под низко посаженные сиденья.

Итак, что за портрет вырисовывается? Быстрый, но не любящий суетливой езды автомобиль, главные козыри которого (в тестируемой комплектации) – великолепная плавность хода и отличный двигатель.

Наверное, и что-то еще, называемое харизмой. Столь же необъяснимое, как притягательность Черного Квадрата.

HYUNDAI SONATA

Сине-белая подсветка «Сонаты» в темноте несколько навязчива, а вот компоновка приборов отличная.

Материалы отделки и дизайн этой корейской машины на порядок лучше, чем у предыдущего поколения.

Распределением потоков ведает подсмотренный у одной шведской марки человечек.

TOYOTA CAMRY

Инструментарий «Тойоты» сдержан, но более других приятен глазу. С недавних пор показания бортового компьютера русифицированы.

Интерьер «Кэмри», к счастью, больше не «блещет» голубым пластиком на центральной консоли, как у дорестайлинговой версии.

Сенсорный монитор «Тойоты» выдает навигационную информацию с комментариями на русском.

NISSAN TEANA

Первую скрипку в комбинации приборов «Ниссана» играет спидометр – логично для машины, предлагаемой исключительно с вариатором.

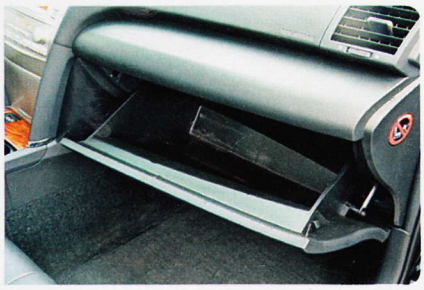
«Теана»: мягкое и комфортное кресло, против ожидания, неплохо удерживает в поворотах.

На монитор можно вывести навигационную информацию. При движении задним ходом сюда транслируется картинка с камеры.

Руль «Сонаты» со ступицей необычной формы великоват в диаметре, тем не менее удобен.

Покатая крыша и низкий диван с наклоненной подушкой вынуждают сидеть с задранными коленями.

Отдельные воздуховоды для второго ряда весьма кстати и летом, и зимой. Жаль, регулировок не предусмотрено.



На правой спице руля «Кэмри» – кнопки регулировки климатической установки.

Пассажирам непросто пристроить ноги под передние сиденья, зато над головой места предостаточно.

Перчаточные ящики трех машин, в том числе «Тойоты», невелики и годятся разве что для ценных бумаг – все запираются на ключ.

Деревянные вставки в «неотапливаемом» руле «Ниссана» – на любителя. Сама баранка регулируется лишь по высоте.

Если выбираете машину для поездок сзади, то «Ниссан» вне конкуренции и по простору, и по оснащению, и по удобству сиденья.

За обогревом и вентиляцией передних сидений придется лезть в подлокотник.

Даже с приглушенной подсветкой индикация режимов автомата «Сонаты» чрезмерно ярка в темноте.

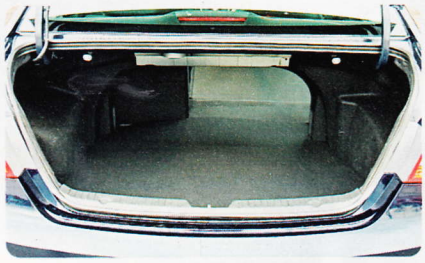
Трансмиссия «Ниссана» не позволяет водителю переключаться вручную, да и желания такого не возникает.

В наиболее мощной версии «Кэмри» установлен 6-ступенчатый автомат. Индикация в ручном режиме странная, переключения неспешные.

ОРИГИНАЛЬНАЯ КАЛЛИГРАФИЯ

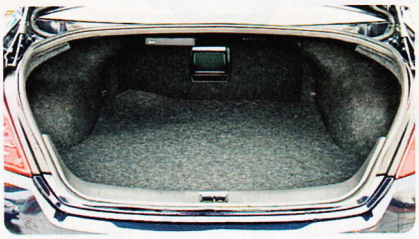
Восточное искусство понятно не каждому. Но тот, кто однажды застревает в лавке с японскими безделушками и завороженно разглядывает завитушки каллиграфии, влюбляется в культуру Японии по уши. И если профиль «Теаны» многие упрекают в излишней раскормленности, то сказать дурное про интерьер не повернется язык. Он пронизан восточным гостеприимством, хотя и не криклив. Взгляните на фото: в объятия таких кресел хочется упасть и не покидать их часами. Упал – и не ушибся, а будто утонул в перинах, постеленных поверх панцирного матраца из далекого детства. Впрочем, мягкость эта не бесформенная: спина не затекает даже после нескольких сотен километров.

Раскидываю снежок дворниками – и в путь. Эх, к чему дерево на руле, если нет подогрева? Перчатки снимать не хочется. Кстати, у руля нет и регулировки по вылету. А где подогрев сиденья? Оказывается, упрятан под крышку подлокотника. «Хватит придираться,



«Соната» лишь немного проигрывает «Кэмри» во вместимости – по нашим замерам, каких-то 16 л.

В «Кэмри» удалось разместить больше мерительных кубиков: форма багажника у нее чуть удачнее, не столь массивны и петли.



Багажник «Ниссана» уступает конкурентам в литраже, вдобавок спинка сиденья не складывается.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	HYUNDAI SONATA	TOYOTA CAMRY	NISSAN TEANA
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4820/1835/1470/2795	4815/1820/1480/2775	4850/1795/1495/2775
колея спереди/сзади	1591/1591	1580/1575	1550/1550
Объем багажника, л	523	504	488
Радиус поворота, м	5,5	5,5	5,7
Масса снаряженная/полная, кг	1475/1980	1610/2050	1590/2090
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,9	6,8	7,2
Максимальная скорость, км/ч	208	230	210
Топливо/запас топлива, л	A95/70	A95/70	A95/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,6/5,8/7,6	14,1/7,4/9,9	13,8/8,2/10,2
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	V6/24	V6/24
Рабочий объем, см^3	1998	3456	3498
Степень сжатия	10,5	10,8	10,3
Мощность, кВт/л.с.	110/150 при 6200 об/мин	204/277 при 6200 об/мин	183/249 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	198 при 4600 об/мин	346 при 4700 об/мин	326 при 4400 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A6	A6	A6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,21/2,64/1,80/1,39/1,00/0,77/3,39	3,30/1,90/1,42/1,00/0,71/0,61/4,15	2,37–0,44/н.д.*
Главная передача	2,89	3,69	5,17
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	215/55R17	215/60R16	215/55R17

**Диапазон вариатора/задний ход.*

ЗАЗЕРКАЛЬЕ

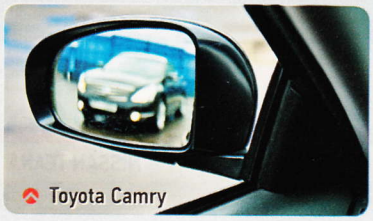
Оценку обзорности начали с «Хёндай»: зеркала у него крупные, а передние стойки в меру пухлые. Чуть хуже видимость из «Тойоты» – мешают массивные стойки.

Зеркала у «Кэмри» не столь дизайнерские, но форма удачна, а сектор с «ломаным» отражением позволяет увеличить угол обзора.

«Ниссан» поначалу разочаровал: на зеркальной площади сэкономили. Зато водостоки здесь самые ажурные. Все модели можно заказать с камерой заднего вида, причем «Ниссан» рисует траекторию в зависимости от поворота руля.

В итоге – боевая ничья.

Hyundai Sonata

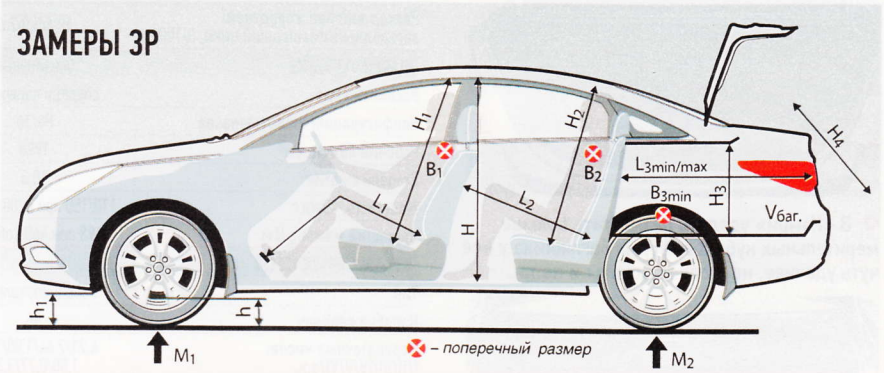

Toyota Camry

Nissan Teana

нам все нравится!» – единодушное мнение коллег. Тот, что справа, разложил кресло-оттоманку с подставкой для ног и мирно дремлет. Двое сзади разбираются с персональным климатиком и деловито щелкают подогревами. Вот для кого в первую очередь сделана эта машина! С таким удобством посадки, запасом места до первого ряда сидений «Теана» легко укладывает на лопатки обоих оппонентов.

Но и за рулем есть чем наслаждаться. «Теану» оснащают исключительно 6-цилиндровыми моторами в сочетании с бесступенчатым вариатором. В моем распоряжении 249 сил наиболее мощного V6 – это, бесспорно, лучший тандем в тесте. Дело даже не во времени разгона. Голос мотора доносится до путешественников, но его тембр приятен. Вариатор настроен так, что двигатель не поет на одной

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1,мм	L_2,мм	H,мм	H_1,мм	H_2,мм	B_1,мм	B_2,мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3,мм	H_4,мм	$V_{баг.}$,л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M, кг (M_1+M_2)	h,мм	h_1,мм
HYUNDAI SONATA	960–1175	650–890	1195	1025	950	1465	1435	1115/2025	1055	465	475	464	878 (59)	621 (41)	1499	150	200
TOYOTA CAMRY	905–1125	650–905	1180	995	940	1470	1435	1180/2080	985	525	485	480	971 (61)	618 (39)	1589	140	215
NISSAN TEANA	915–1110	670–910	1210	1040	935	1435	1390	1045	870	435	510	380	1010 (61)	653 (39)	1663	140	235

ноте – обороты плавно растут, оттого создается эффект езды на автомате. Очень хорошем автомате! Стрелка тахометра следует за правой ногой водителя как привязанная, никаких рывков, понятно, нет. Предусмотрен режим «спорт», который активируется кнопкой под большим пальцем на селекторе. Обороты ощутимо подскакивают, и отклики на педаль газа становятся молниеносными. Эталонная выправка!

По отутюженным на «Сонате» и «Кэмри» участкам полигонных дорог «Теана» едет по-своему. В ней сильнее, чем в «Тойоте», чувствуешь мелкие дефекты асфальта, машина повторяет профиль дороги, зато серьезные неровности подвеска переносит стоически. При этом «Ниссан» почти не раскачивается по вертикальной оси и увереннее стоит на траектории даже на снежной каше. В пределе «Теана» тоже не спорткар, руль приходится вращать на большие углы, крены велики, но все равно меньше, чем у «Хёндай» и особенно у «Тойоты». Увереннее чувствуешь себя и если перебрал со скоростью в повороте: получается этакий бизнес-занос, степенный и солидный.

Итак, что скажет худсовет? Хороши все, но победа досталась «Теане» – лучшему авто с точки зрения управляемости и пассажирского комфорта. «Кэмри» – модель без явных слабостей. Как нейтральный пейзаж, который украсит любой интерьер. Ну а «Соната» – дерзкий и серьезный вызов корифеям. Красива, практична, универсальна. Весенний натюрморт на фоне черно-белых зимних будней. Без нее на нашей выставке картин было бы скучно! **ЗР**

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
HYUNDAI SONATA	8	8	8	8	9	9	9	8	8	8	8	8	8	10	9	8,4
	+ Неплохие динамические качества, просторный трансформируемый багажник, развитая сервисная сеть.							− Чрезмерно яркая подсветка приборов, неинформативные тормоза, средняя плавность хода.								
TOYOTA CAMRY	8	8	8	9	8	9	9	9	8	9	9	9	8	9	8	8,5
	+ Отличная тяговооруженность, низкий уровень шума, великолепная плавность хода.							− Не самый комфортный второй ряд, специфическая работа системы стабилизации.								
NISSAN TEANA	10	7	8	9	10	8	9	9	9	8	9	9	9	9	9	8,8
	+ Комфортные передние и просторные задние сиденья, выверенная (на фоне соперников) управляемость, комфортная подвеска.							− Не регулируемый по вылету руль, спрятанные с глаз кнопки обогрева и вентиляции, скромный нетрансформируемый багажник.								

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Михаил Гзовский:

«О вкусах в отношении автомобилей спорить почти так же бессмысленно, как о живописи. Главный совет покупателям – не слушайте советов. Садитесь – и, если сердце екнет, берите именно его».

ДВИЖЕНИЕ – ЖИЗНЬ

Сладостное предвкушение новых впечатлений, суета сборов и главное – дорога к неизведанному. Привлекает такая перспектива? Тогда вас заинтересует обновленный «Мерседес-Бенц R», считает **Денис Арутюнян**.

Прежний R-класс был не самым успешным представителем марки. Немецкие маркетологи считают, что виной тому заглаженный на американский манер дизайн. Зато теперь с внешностью всё в порядке: европейская, современная, стильная. Да и внутри симпатично, тепло и уютно. Устраиваешься быстро: есть все мыслимые электро- и пневморегулировки, сиденья с развитой боковой поддержкой обиты дорогой и цепкой наппой, а руки так и тянутся к рубленой баранке (атрибут пакета AMG). Настраиваешь климат, выбираешь режим подвески – все просто, понятно и удобно. Вот только экранчик штатного навигатора маловат для такого автомобиля.

После главы семейства пришла очередь домочадцев – им тоже не терпится попасть внутрь. Повезло тем, кто отвоевал места во втором ряду: троим здесь хорошо. А вот обитателям «галерки» не позавидуешь: жизненного пространства для взрослых явно не хватает. Впрочем, детишки-подростки разместятся с комфортом. А без них просто сложите невостребованные кресла, освободив уйму места для поклажи.

ПО БЕЗДОРОЖЬЮ И РАЗГИЛЬДЯЙСТВУ

Ну что за невезение – только собрался в дорогу, природа засыпала Подмосковье толстым слоем снега. Мне-то что, машина с постоянным полным приводом, умными электронными помощниками и регулируемым дорожным просветом просто обязана справиться с этим. Но негде выпустить на волю 388 «лошадок», скрытых в 5,5-литровом моторе. Разве что на обгонах. Вываливаюсь с относительно расчищенного правого ряда в заснеженный левый, чуть притапливаю педаль... и вот уже коробка перешла на пару ступеней вниз, а машина ровно и мощно устремляется вперед. Закончил маневр – решил поиграть активным круиз-контролем: рычажком системы Distronic выставляю безопасную дистанцию, а о своевременном торможении и ускорении позаботится автоматика. Теперь впору поэкспериментировать с режимами

Салон сомнений не оставляет – «Мерседес»!

Здесь найдется место для всех, независимо от комплекции.

Минивэн? Кроссовер? Машину трудно классифицировать, но это не умаляет ее достоинств.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Mercedes-Benz R 500 4MATIC

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	5157×1922×1666
Колесная база, мм	3215
Объем багажника, л	633
Масса снаряженная/полная, кг	2265/2920
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,3
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо/запас топлива, л	А95/80
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	18,6/10,0/13,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 32 клапана, 5,5 л, 285 кВт/388 л.с. при 6000 об/мин, 530 Н·м при 2800–4800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – пневматические многорычажные; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 255/50R19.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: R 500 4MATIC «Особая серия».

ЦЕНА: 3 550 000 руб.

+ Отличная динамика и управляемость, богатые и разнообразные комплектации.

– Маловат дорожный просвет, теснота в третьем ряду.

пневмоподвески. Для разбитого асфальта подойдет «комфорт»: машина очень мягко проглатывает почти все трещины и выбоины. Но долго так не выдержишь – укачивает. Переключиться в «спорт» лучше где-нибудь на гладких европейских дорогах. Выходит, средний, безымянный режим и есть золотая середина.

А теперь сверну на деревенский проселок. Но предварительно не мешало бы приподнять кузов – и приготовиться к тряске: накачанные до отказа пневмобаллоны уже не в состоянии гасить толчки от кочек и ям. Впрочем, жертва не напрасна: «Мерседес» уверенно штурмует колеи и заносы. Только следует помнить: полностью отключить систему стабилизации нельзя, а при скорости больше 40 км/ч автоматика предательски уменьшает дорожный просвет.

И все же R-класс не минивэн и не кроссовер. Просто большой, удобный, универсальный автомобиль. С ним особо остро осознал: движение – это жизнь, а жизнь – это движение. Жаль только, что цена подобного знания так высока: ведь даже в самой дешевой комплектации «Мерседес-Бенц R» стоит 2 690 000 руб., а тестовый R 500 – и вовсе три с половиной миллиона. Зато тем, кто купит, стоит позавидовать – они будут каждый день получать удовольствие от движения. Да и от самой жизни. ЗР

Не поменять ли «е» на «ё»? Для чего нужны аптечки? Зачем посещать автошколу? Где увидеть автомобиль «Волна»? За ответами на эти и другие вопросы приглашаем в зарулевский почтамт.

ЕЖИК ПОД ЕЛКОЙ И ЗА РУЛЕМ

Хочу поднять такую тему: а не поменять ли букву «е» в названии журнала на правильную букву «ё»? Про азбуку с её, на мой взгляд, глубокими значениями каждой буквы все почти забыли. Но мы живём в России и читать надо: «За рулём»! Нужно же к здравому смыслу прислушиваться. Кто такие эти академики, которые вносят изменения в нормы, постепенно убивающие «Великий и Могучий»? Всё начинается с малого.

На страницах журнала иной раз встречаются статьи и фразы, призывающие бороться с глупостью не только на дорогах, но и вообще в жизни. Так почему бы редакции не начать с такой мелочи, как две точки? Дело же не только в названии этого журнала, а в принципе. В общем, деградируем помаленьку, а некоторым и так нормально, их всё устраивает.

Dekker89

От редакции Антон Чуйкин. *Дорогой Dekker89, спасибо за поднятую тему! Сообщаю, что редакция руководствуется следующим правилом, отвечающим принятым нормам русского языка: если возможны разнозначные прочтения, мы пишем* ***е*** *или* ***ё****, например –* ***все*** *и* ***всё****. Если у слова единственный вариант прочтения, то обходимся без точек; примеры –* ***ежик под елкой, за рулем****. И потом, есть некие традиции. Типичный пример – написание имен в форумах. Я, допустим, не знаю, как произнести – деккер, дэкер, деккэр? – но совершенно не считаю, что таким образом убивают Великий и Могучий.*

Своевременный ремень

Обратиться к вам с необычной просьбой побудила долгожданная и очень радостная новость – мы ждем ребенка. Так вот, не мог бы журнал провести тест ремней безопасности для беременных женщин? Сейчас в продаже довольно много подобных изделий (иногда такие ремни или их разновидности называют фиксаторами штатных ремней безопасности и т. д.), но есть ли в них реальный смысл, надежны ли они? А может, наоборот, опасны? Думаю, 90% будущих родителей просто не в силах самостоятельно разобраться в этом. Уверен, что такое исследование вызовет горячую благодарность очень и очень многих будущих пап и мам.

Константин Виноградов

От редакции Маским Сачков. *Да, о детских сиденьях мы писали много, а вот предыдущие стадии жизни малышей как-то упустили из виду. Отдел науки уже проникся важностью вопроса и готовит публикацию.*

Чем меньше, тем легче?

Как правильно эксплуатировать и нагружать двигатель автомобиля? Могу ли ехать по городу на IV передаче при 60 км/ч или нет? Ведь на такой скорости частота вращения коленвала – примерно 1900 об/мин, если же ехать на III передаче, то около 2400 об/мин. Я так понимаю: чем ниже частота, тем легче двигателю – он будет дольше служить и меньше есть бензина. Или нет?

Максим Рычик

От редакции Эдуард Конон. *При скорости 60 км/ч на четвертой передаче нагрузки на детали двигателя от развиваемого им крутящего момента существенно больше, чем на третьей, поскольку мотор должен выполнить одну и ту же работу. Но при слишком больших оборотах начинает влиять инерционность деталей, это уже другой вид нагрузок. Поэтому максимальную частоту вращения ограничивают. А вопрос об износе двигателя непрост (кроме случая, когда он отдыхает на стоянке). Например, в условиях повышенной нагрузки при слишком низких оборотах сказывается недостаточное давление в системе смазки. Высокие обороты при малой нагрузке сравнительно безобидны, но при большой нагрузке износ опять-таки усиливается. Поэтому оптимальной можно считать манеру водителя-«середнячка».*

Вне закона?

После ознакомления со вступившим в силу «Техническим регламентом...» возник вопрос. Как и в почившем ГОСТе, там есть пункт, запрещающий установку на автомобили деталей, влияющих на безопасность движения и не одобренных производителем в составе конкретного транспортного средства. Нельзя, к примеру, ставить рулевое колесо от ВАЗ-2107 на ВАЗ-21011. А если продлить эту аналогию, напрашивается вопрос: как купить колесные диски для «Приоры» или «Калины»? В любом магазине найдешь десятка два различных дисков, но очень сомневаюсь, что на каждый имеется официальное одобрение АВТОВАЗа. Значит, при техосмотре проблем не избежать! То же касается резины. И лампочки фар – та же проблема. Или я что-то не понимаю, или техрегламент – западня для автомобилистов. Хотелось бы узнать мнение редакции по этому поводу.

Валерий Коршунов

От редакции Сергей Смирнов. *Если владелец автомобиля желает установить оборудование, которое для данной модели авто в принципе не предусмотрено, то получать соответствующее разрешение действительно придется. Но если речь идет об использовании разного рода ламп, колесных дисков или шин, достаточно, чтобы эти запасные части были сертифицированы сами по себе и соответствовали требованиям, установленным заводом-изготовителем автомобиля. К примеру, лампы должны быть того же типа, диски – иметь тот же вылет и т. п.*

СМЕШАТЬ, НО НЕ ВЗБАЛТЫВАТЬ?

В продаже имеется множество антифризов – лично я использую «Синтек». Помимо объема, у него бывает разный цвет, хотя температура замерзания одна. Вопрос возник внезапно, причем в жизненной ситуации. Можно ли смешивать антифриз одной марки и разных цветов? Не опасно ли это?

Александр Нестеров, Брянск

От редакции. Наш отдел экспертиз изучал этот вопрос – вердикт следующий. Охлаждающие жидкости одного бренда и одной группы – к примеру, S12+ упомянутой марки – можно смешивать безбоязненно, вне зависимости от цвета. Более того, заводские испытания показали, что даже от смешения силикатных и карбоксилатных «синтеков» (S11 и S12) ничего страшного не произойдет. Однако же рекомендовать смело смешивать любые антифризы без разбора ни один эксперт не станет: ручаться за всех производителей нельзя. Мгновенно мотор, конечно же, не помрет, но как поведет себя такая смесь при длительной эксплуатации, никто не знает. Да и гарантии производителя распространяются лишь на конкретный продукт.

ТРАКТОРИШКА

Полюбуйтесь трактором, что красуется в нашем дворе. А зимой и снег прекрасно чистит!

Дмитрий Толоконников, Пенза

ДЛЯ ПИТЕРСКИХ ЕЖИКОВ

Знак висит в поселке Комарово, под Питером.

Я. Малахов, Санкт-Петербург

К ЗИМНЕЙ ОЛИМПИАДЕ

Вдруг в Сочи морозы ударят...

Сергей Казаков, Сочи

ОТМЕНИЛИ?

Дорожный знак пророчески указывает, что ГАИ скоро (или уже) то ли отменили, то ли еще что... Снимок сделан на украинской стороне в паре километров от российской границы (в районе населенного пункта Гремяч).

Александр Неровня, Москва

НАШЕМАРОЧКИ

Всех заметивших и сфотографировавших разного рода необычные, забавные и просто прикольные автомобили, приглашаем присылать нам свои фото. Лучшие будут опубликованы!

КОЛЕЯ ГРАМОТЕЯ

Поездишь по Ленинградской области и задумаешься: а соответствуешь ли ты культурным стандартам Северной столицы? Подобных знаков, судя по всему, наклепали довольно много. Интересно, какие грамотеи сочиняли и утверждали текст, в котором слово «колейность» содержит два «л»? Перепутали не то с «колли», не то с «коллегиальностью»... Слава интернет-образованию!

Митрофан Простаков, Козельск

НА ВОЛНЕ

Эта машина ездит у нас в Орле. На крыле шильдик: «Волна».

Юрий Кадысев, Орел

ВЫСОКАЯ МОДА

Проезжая мимо пункта технического осмотра, увидел прямо-таки чудо техники. Напрашивается: по бездорожью, да с комфортом...

Р.М. Евстратов, Калуга

АПТЕЧКА ДЛЯ ПРОХОЖДЕНИЯ

Купил аптечку нового образца. Ее главной задачей оказалось... прохождение техосмотра! Что ж, хотя бы не врут.

Роман Федоров, Владивосток

ПРОДУКТ ВОЛГОВОДСТВА

На Покровском бульваре, в Москве, мною замечено вот ЭТО. Понятно, что 21-я «Волга» до сих пор вызывает у владельца желание сделать ей что-то приятное.

Насколько удачно это получается – вопрос другой.

Михаил Кочкин, Великий Новгород

P.S.** Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания. Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:* ***kolodochkin@zr.ru

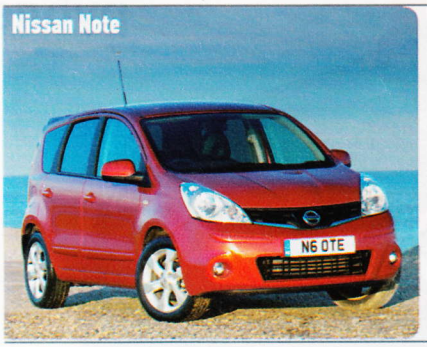
В февральском почтамте 2011 года дежурил Михаил КОЛОДОЧКИН

ВДОЛЬ ПО ПИТЕРСКОЙ

Если нужен вместительный автомобиль, удобный в городской толчее, присмотритесь к компактвэнам, советует **Павел Леонов**.

– стоимость. – гарантия производителя. – межсервисный интервал.

Технические данные в таблицах приведены для самых дешевых модификаций.



Nissan Note

В основе «Ноута» платформа от «Микры», но несмотря на это внутри довольно просторно. Полезный объем салона или багажника можно увеличить, сдвинув задний диван (на 160 мм). С осени прошлого года продают рестайлинговые машины, у которых иное оформление передней части кузова, обновленные материалы отделки, улучшенные тормоза и шумоизоляция, более комфортная подвеска. Добавили два новых цвета кузова: желто-зеленый и красно-оранжевый. В дорогих комплектациях появилась интегрированная навигационная система Nissan Connect. Выбор силовых агрегатов остался прежним: бензиновые моторы объемом 1,4 л (88 л.с.) и 1,6 л (110 л.с.) в тандеме с 5-ступенчатой механической коробкой передач. Более мощные агрегатируют также с 4-ступенчатой автоматической трансмиссией. Тест – ЗР, 2007, № 11.

от 485 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 88 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 165 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,1 с, средний расход топлива – 6,3 л/100 км, длина×ширина×высота – 4083×1691×1550 мм, объем багажника – 280–1332* л.

Ford Fusion

Впервые автомобиль представили в 2002 году, а спустя три года дебютировала обновленная модификация. Несмотря на возраст, «Фьюжн» до сих пор пользуется спросом – во многом благодаря необычному сочетанию качеств, присущих машинам разных классов. Так, он весьма компактен, ведь построен на платформе «Фиесты» (салон и багажник при этом довольно вместительные), у него солидный клиренс и брутальная внешность, делающая его похожим на «паркетник». Под капот устанавливают один из двух бензиновых двигателей: 1,4 л (80 л.с.) или 1,6 л (100 л.с.). Слабый нынче состыковывают только с механической коробкой передач (раньше предлагали и роботизированную, но она вызывала много нареканий), а более мощный еще и с автоматом. В марте на автосалоне в Женеве должны представить преемника – модель B-MAX. Тест – ЗР, 2009, № 9.

от 491 800 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 80 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 163 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14 с, средний расход топлива – 6,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4013×1724×1543 мм, объем багажника – 337–1175 л.

Citroen C3 Picasso

Нетривиальный дизайн – один из козырей «Пикассо». Он заметно выделяет модель из общего потока и приковывает взгляды. Автомобиль построен на базе хэтчбека С3, но существенно просторнее, во многом благодаря необычной форме кузова с высокой крышей и рационально организованному внутреннему пространству. Задний диван перемещается в продольном направлении на 150 мм, а его спинка регулируется по углу наклона. Городскую эксплуатацию облегчает великолепная обзорность, достигнутая за счет большой площади остекления и трехсекционного ветрового стекла, заключенного в узкие стойки. Выбор двигателей – из двух бензиновых: 1,4 л (95 л.с.) и 1,6 л (115 л.с.), которые агрегатируют исключительно с механической коробкой передач. Жаль, автомат здесь был бы весьма кстати. Тест – ЗР, 2009, № 9.

от 539 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 95 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 178 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,2 с, средний расход топлива – 6,9 л/100 км, длина×ширина×высота – 4078×1730×1621 мм, объем багажника – 385–1506 л.

Skoda Roomster

«Румстер» – оригинальный взгляд конструкторов «Шкоды» на компактвэны. Снаружи автомобиль больше походит на легковушку (благодаря передку от «Фабии»), при этом внутри места почти столько же, сколько в «каблучках» (можно менять наклон спинки заднего дивана, сдвигать его вперед-назад или вовсе демонтировать). В движение автомобиль приводит 1,4-литровый бензиновый двигатель мощностью 86 л.с. или его 1,6-литровый (105 л.с.) собрат. Оба работают в паре с МКП, а более мощный еще и с 6-ступенчатым автоматом. Есть также модификация «Скаут» с увеличенным клиренсом и защитным пластиковым обвесом. Цены на такие версии начинаются с 715 000 рублей. Под капотом у них трудится 1,2-литровый (105 л.с.) агрегат с турбонаддувом в тандеме с механикой или коробкой передач с двумя сцеплениями DSG. Тест – ЗР, 2007, № 2.

от 589 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,5 л, 86 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 171 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13 с, средний расход топлива – 6,8 л/100 км, длина×ширина×высота – 3214×1684×1607 мм, объем багажника – 480–1810 л.

*Объем багажника со сложенным последним рядом сидений.

KIA Soul

Еще один автомобиль с весьма выразительным дизайном. При взгляде на него сразу и не поймешь, к какому классу его отнести, ведь короткими свесами, широкими колесными арками, высоким кузовом он старается походить на модные «паркетники». Однако внешность обманчива: привод только на передние колеса, а клиренс – всего 164 мм. Доводкой шасси занимались немецкие специалисты, которые наделили «Соул» хорошей управляемостью. Высокая посадка идет на пользу обзорности, а почти плоские грани кузова улучшают чувство габаритов. Помимо бензинового 1,6-литрового (124 л.с.) двигателя, предусмотрен дизельный агрегат такого же объема (128 л.с.). Последний состыковывают исключительно с 4-ступенчатой АКП. С недавних пор эта коробка передач, помимо механики, доступна и для бензинового мотора. Тест – ЗР, 2009, № 3.

от 599 900 рублей

60 месяцев или 150 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 124 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 177 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11 с, средний расход топлива – 6,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4105×1785×1610 мм, объем багажника – 340–700 л.

Volkswagen Golf Plus

Приставка «Плюс» в названии модели означает, что у автомобиля увеличены объемы салона и багажника по сравнению с обычным «Гольфом», на базе которого он построен. Прироста добились за счет возросшей на 113 мм высоты и более вертикальной посадки. Благодаря перекочевавшим сюда от донора удачно настроенному шасси и острому рулевому управлению, компактвэн радует отточенными повадками. Линейка силовых агрегатов традиционно для «Фольксвагена» широка: бензиновые моторы объемом 1,2 л (105 л.с.), 1,4 л (80 и 122 л.с.) и 1,6 л (102 л.с.) работают в паре с 5- или 6-ступенчатой механикой либо с 7-ступенчатой автоматизированной коробкой передач DSG с двумя сцеплениями. Базовая комплектация своеобразна: есть фронтальные и боковые подушки, а также шторки безопасности, но за кондиционер надо доплатить.

от 601 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 80 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 169 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14,9 с, средний расход топлива – 6,6 л/100 км, длина×ширина×высота – 4204×1759×1592 мм, объем багажника – 395–1450 л.

Honda Jazz

Нынешнее поколение модели дебютировало в 2008 году. По сравнению с предшественником «Джаз» расширили на 20 мм (до 1695 мм), а колесную базу растянули на 50 мм (до 2500 мм), но несмотря на это места внутри стало ненамного больше. Зато новинка унаследовала фирменную схему трансформации салона, немного усовершенствованную. Процесс преобразований максимально упрощен – большинство операций производится одним движением. Единственный двигатель, 100-сильный 1,4-литровый с регулированием подъема клапанов i-VTEC, агрегатируют с механической 5-ступенчатой коробкой передач (с индикатором, подсказывающим, когда выгоднее переключаться для повышения топливной экономичности) или роботизированной i-Shift, у которой на одну ступень больше. За доплату «Хонду» оборудуют оригинальной навигационной системой. Тест – ЗР, 2009, № 9.

от 615 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 100 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 182 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,4 с, средний расход топлива – 5,4 л/100 км, длина×ширина×высота – 3900×1695×1525 мм, объем багажника – 399–883 л.

Chery Cross Eastar

Впервые «Кросс» представили широкой публике в 2006 году. В России модель дебютировала на выставке «Интеравто-2007». Тогда ее показали в нескольких модификациях, нынче осталась единственная – с бензиновым двигателем семейства ACTECO (разработан в сотрудничестве с австрийской компанией AVL) объемом 2,0 л (136 л.с.), с МКП, в довольно щедрой комплектации. Шасси доводили специалисты британского «Лотоса». Автомобиль способен взять на борт семерых. Внешне он представляет собой что-то среднее между универсалом и минивэном (дизайн заказывали японской студии Sivax). Дистрибьютор и вовсе относит «китайца» к «паркетникам», возможно, из-за слегка увеличенного дорожного просвета, хотя привод у него исключительно на переднюю ось. Но на всех достоинствах ставит крест цена, возросшая за полгода больше чем на 100 000 рублей.

от 629 000 рублей

36 месяцев или 60 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 136 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 170 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,2 с, средний расход топлива – 7,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4662×1820×1590 мм.

KIA Carens

«Каренс» второго поколения дебютировал в 2006-м. В 2009 году представили рестайлинговую версию. Главные новшества – подретушированная внешность и улучшенные материалы отделки салона. По сравнению с предшественником корейский компактвэн существенно подрос в размерах. К примеру, колесную базу растянули на 130 мм (основной прирост пришелся на заднюю часть салона). В базовой комплектации автомобиль пятиместный, с бензиновым двигателем объемом 1,6 л мощностью 126 л.с. и механической коробкой передач. Третий ряд сидений положен только более дорогим модификациям, с 2-литровыми бензиновым (145 л.с.) и дизельным (140 л.с.) моторами. Первый, помимо МКП, состыковывают и с 4-ступенчатым автоматом (доплата 30 000 рублей), второй – только с 6-ступенчатой механикой. Тест – ЗР, 2010, № 3.

от 644 900 рублей

60 месяцев или 150 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 126 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 177 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,6 с, средний расход топлива – 7,2 л/100 км, длина×ширина×высота – 4545×1820×1650 мм, объем багажника – 320–1650 л.

Opel Meriva

«Мерива» второго поколения значительно подросла: в длину на целых 240 мм, в ширину – на 115 мм (по этому параметру она даже превзошла «Зафиру», на базе которой построена). Но изюминка модели – открывающиеся против хода задние двери. Они распахиваются на угол до 84°, что существенно облегчает посадку-высадку или установку детского креслица. Система трансформации салона перекочевала с предшественницы. Среди интересных опций – модульный трехъярусный органайзер, прячущийся в задний бампер кронштейн для перевозки велосипедов, анатомические сиденья и т. д. К нам должны привезти машины с новыми 1,4-литровыми бензиновыми моторами мощностью 100, 120 и 140 л.с. (последние два – с турбонаддувом) и, возможно, с дизелем объемом 1,7 л (130 л.с.). Все агрегатируют с МКП; судьба автоматов пока неизвестна. Тест – ЗР, 2010, № 7.

предположительно от 630 000 рублей*

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 100 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 177 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,9 с, средний расход топлива – 6,1 л/100 км, длина×ширина×высота – 4288×1812×1615 мм, объем багажника – 400–1500 л.

SEAT Altea

«Алтеа», в основе которой лежит платформа от «Леона», дебютировала в 2004 году. Через два года испанцы представили модификацию XL, удлиненную на 187 мм, с увеличенным на 123 л багажником (цена от 649 990 рублей), а в 2007-м – вседорожную Freetrack (от 849 990 рублей). Последняя по габаритам соответствует XL, но облачена в некрашеный пластик, у нее увеличен дорожный просвет, а у самой дорогой модификации есть еще и полноприводная трансмиссия. Линейка силовых агрегатов хорошо известна по другим моделям концерна «Фольксваген» и включает в себя бензиновые моторы объемом от 1,2 до 2,0 л (от 85 до 211 л.с.) в паре с 5- или 6-ступенчатой механической коробкой передач либо с автоматизированной 7-ступенчатой с двумя сцеплениями DSG. Дизельный двигатель из этой гаммы исчез. Машины 2011 года немного подешевели. Тест – ЗР, 2008, № 1.

от 629 990 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 85 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 169 км/ч, разгон до 100 км/ч – 15 с, средний расход топлива – 6,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4282×1768×1576 мм, объем багажника – 410–1320 л.

Opel Zafira

Второе поколение опелевского вэна увидело свет в 2005 году. В сентябре этого года на автосалоне во Франкфурте обещают представить уже следующее, но несмотря на это «Зафира» по-прежнему остается одним из самых популярных автомобилей в своем классе. Как и предшественница, она построена на базе «Астры», однако при этом способна увезти семерых. Точнее, пятерых взрослых и двоих детей, так как на третьем ряду комфортно будет только маленьким. За трансформацию салона отвечает запатентованная система Flex7, облегчающая манипуляции с сиденьями. В гамму двигателей нынче включены три бензиновых агрегата: 1,6 л (115 л.с.), 1,8 л (140 л.с.) и 2,2 л (150 л.с.), а раньше предлагали еще 240-сильный мотор с турбонаддувом и дизель. Столько же коробок передач: механическая и роботизированная Easytronic с пятью передачами плюс 4-скоростной автомат. Тест – ЗР, 2008, № 4.

от 669 900 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 115 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,4 с, средний расход топлива – 7,1 л/100 км, длина×ширина×высота – 4467×1801×1625 мм, объем багажника – 140–1820 л.

Chevrolet Orlando

Мировая премьера компактвэна состоялась на последнем Парижском автосалоне. Разрабатывали автомобиль в Корее. Там же и выпускают, но не исключено, что модель обретет и российское гражданство. В отличие от конкурентов, «Орландо» имеет двухобъемный кузов и внешне больше похож на кроссовер, чем на легковушку или автобус. Правда, трансмиссия только переднеприводная. В основе вэна лежит немного увеличенная платформа «Круза», что позволило разместить в салоне три ряда сидений. Базовый 1,8-литровый 141-сильный мотор хорошо знаком по тому же «Крузу». Он трудится в тандеме с 5-ступенчатой МКП. Помимо этого, обещают появление дизельных двигателей объемом 2,0 л, которые в зависимости от форсировки выдают 131 или 163 л.с. Их агрегатируют с 6-ступенчатыми коробками передач: первый с механикой, второй с автоматом. Подробности – в этом номере ЗР.

предположительно от 700 000 рублей*

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 141 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,6 с, средний расход топлива – 7,3 л/100 км, длина×ширина×высота – 4652×1836×1633 мм, объем багажника – 89–1487 л.

Renault Scenic

Последнюю генерацию показали на автосалоне в Женеве в 2009-м, но до нас «Сценик» добрался только весной прошлого года. Компактвэн традиционно подрос во всех измерениях, однако остался пятиместным. Во втором ряду три раздельных кресла, которые перемещаются вперед-назад на 130 мм, а их спинки фиксируются в пяти положениях. При желании сиденья можно демонтировать, увеличив объем багажника до 1837 л. А уж сколько в салоне всяких ящичков, скрытых ниш и полостей – не счесть. Их общий объем составляет рекордные в классе 86 л. На выбор предлагают два силовых агрегата: бензиновый мотор объемом 1,6 л (110 л.с.) в паре с 6-ступенчатой МКП и бензиновый же 2,0 л (138 л.с.) с вариатором CVT. Комплектаций тоже две, обе довольно щедрые. Жаль, ESP доступна лишь в самой богатой, и то в пакете «Комфорт» за 60 000 рублей. Тест – ЗР, 2010, № 10.

от 730 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 110 л.с., М6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,6 с, средний расход топлива – 7,4 л/100 км, длина×ширина×высота – 4344×1845×1637 мм, объем багажника – 437–1837 л.

**На момент подготовки номера точные цены и дата начала продаж не были известны.*

JAGUAR

SELECTED

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ С ПРОБЕГОМ

LAND ROVER

Программа **Jaguar Land Rover Selected** предлагает комфортные условия приобретения автомобиля с пробегом у официальных дилеров **Jaguar** и **Land Rover**.
Все автомобили, допущенные к участию в программе, сертифицированы для российского рынка, обслуживались у официального дилера и прошли жесткий отбор по критериям компании-производителя. Гарантирована юридическая чистота каждого предложения. Для каждого автомобиля проведена полная предпродажная подготовка.

- **Богатый выбор моделей и модификаций**
- **Сервисная книжка с регистрацией всех проведенных регламентных работ**
- **Уникальная услуга «Защита от поломок» в течение 12 месяцев / 30 000 км с момента покупки***
- **Программа помощи на дорогах для каждого автомобиля**
- **Индивидуально подобранные программы кредита или лизинга**
- **Специальные страховые программы**
- **Выгодные условия трейд-ин для постоянных клиентов**

Ниже представлены некоторые автомобили Jaguar Selected и Land Rover Selected:

Jaguar XK

Год выпуска	2007
Двигатель	4.2 бензин
Пробег	36 690 км
Цвет	Черный
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Купе
Цена	**2 048 000 руб.****

Range Rover

Год выпуска	2009
Двигатель	5.0 бензин с нагнетателем
Пробег	4 360 км
Цвет	Черный
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Универсал
Цена	**3 680 000 руб.****

Jaguar XJ

Год выпуска	2010
Двигатель	5.0 бензин с нагнетателем
Пробег	4 124 км
Цвет	Белый
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Стандартная колесная база
Цена	**4 500 000 руб.****

Range Rover Sport

Год выпуска	2010
Двигатель	5.0 бензин с нагнетателем
Пробег	19 900 км
Цвет	Бронзовый
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Универсал
Цена	**3 499 000 руб.****

Jaguar XJR

Год выпуска	2008
Двигатель	4.2 бензин с нагнетателем
Пробег	5 000 км
Цвет	Черный
Салон	Светлый
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Стандартная колесная база
Цена	**2 237 584 руб.****

Discovery 4

Год выпуска	2009
Двигатель	2.7 турбодизель
Пробег	11 500 км
Цвет	Черный
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Универсал
Цена	**2 056 000 руб.****

Jaguar XF

Год выпуска	2008
Двигатель	3.0 бензин
Пробег	41 154 км
Цвет	Серый
Салон	Светлый
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цена	**1 450 678 руб.****

Freelander 2

Год выпуска	2008
Двигатель	2.2 турбодизель
Пробег	50 226 км
Цвет	Зеленый
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Универсал
Цена	**1 214 697 руб.****

Jaguar X-Type

Год выпуска	2008
Двигатель	2.2 турбодизель
Пробег	53 000 км
Цвет	Красный
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цена	**888 000 руб.****

Defender

Год выпуска	2008
Двигатель	2.4 турбодизель
Пробег	7 579 км
Цвет	Серый
Салон	Темный
Трансмиссия	МКПП
Кузов	Универсал
Цена	**1 250 000 руб.****

Постоянно обновляемый список актуальных предложений по программе **Jaguar Land Rover Selected** смотрите на сайтах **www.jaguar.ru** и **www.landrover.ru**, раздел «Автомобили с пробегом»

Выберите Ваш автомобиль сегодня! Приобщайтесь к британской легенде!

* Данная страховая услуга предоставляется ОСАО «ИНГОССТРАХ», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 0928 77 от 26.12.2005 г.

** Информация по представленным в настоящем рекламном объявлении автомобилям актуальна на 24.12.2010 г. Обращаем внимание на то, что к моменту Вашего обращения к дилеру какие-либо из представленных автомобилей могут быть проданы. Для получения точной информации о наличии моделей с требуемой комплектацией, техническими характеристиками и цветовыми сочетаниями, а также точной стоимости автомобилей, пожалуйста, обращайтесь к официальным дилерам Jaguar и Land Rover.

На правах рекламы.

Ford Grand C-MAX

На место популярного у нас C-MAX пришел новый «Гранд». Такое решение приняли маркетологи «Форда», выслушав пожелания клиентов. Новый однообъемник размерами ощутимо превосходит предшественника. По заказу его оборудуют третьим рядом сидений. Также в качестве опций предлагают системы автоматической парковки, мониторинга слепых зон, камеру заднего вида, ассистент старта в гору, электропривод задней двери и т. д. В движение автомобиль приводят бензиновые 1,6-литровые двигатели мощностью 125, 150 и 182 л.с. (самые мощные с турбонаддувом и непосредственным впрыском серии EcoBoost). Все состыковывают исключительно с механическими коробками передач: с 5-ступенчатой (самый слабый) и 6-ступенчатой (остальные). Помимо этого предлагают 2-литровый дизель (140 л.с.) в паре с 6-скоростной АКП PowerShift. Тест – ЗР, 2010, № 12.

от 799 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 125 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,3 с, средний расход топлива – 6,9 л/100 км, длина×ширина×высота – 4520×1828×1684 мм, объем багажника – 56–1706 л.

Toyota Verso

Еще недавно в Европе продавали несколько моделей «Версо», построенных на базе «Короллы», «Авенсиса» и даже малыша «Яриса», но сейчас в производственной гамме присутствует лишь одна. Автомобиль представили в 2009 году. В его основе платформа «Авенсиса», налицо и внешнее сходство. Но не дизайн главный козырь машины, а внутренний простор. По сравнению с предшественником базу растянули всего на 30 мм, при этом расстояние между первым и вторым рядами сидений увеличили на 50 мм. Машины в базовых комплектациях берут на борт пятерых седоков, а в самой богатой – семерых. Выбор двигателей ограничен двумя бензиновыми вариантами: 132-сильный 1,6-литровый и 147-сильный 1,8-литровый. Коробки передач: 6-ступенчатая механическая и вариатор CVT, в котором предусмотрено семь виртуальных ступеней. Тест – ЗР, 2010, № 3.

от 799 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 132 л.с., М6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,7 с, средний расход топлива – 6,8 л/100 км, длина×ширина×высота – 4440×1790×1620 мм, объем багажника – 446–1695 л.

Citroen C4 Picasso

Дебютировавший в 2007 году компактвэн спроектирован на платформе C4. Его внешность никого не оставит равнодушным, как и внутреннее убранство. На последнем Парижском автосалоне продемонстрировали рестайлинговую версию с измененной оптикой (передняя обзавелась светодиодами), более комфортной подвеской и улучшенной топливной экономичностью. В движение автомобиль приводит один из двух бензиновых двигателей объемом 1,6 л (120 или 155 л.с.). Более слабый агрегатируют с механической 5-ступенчатой коробкой передач, второй – с роботом, у которого на одну ступень больше. Если планируете путешествовать большой компанией, присмотритесь к семиместной модификации «Гранд Пикассо» (доплата от 57 000 до 100 000 рублей, в зависимости от комплектации). Нынче «ситроены» продают со скидкой 90 000 рублей. Тест – ЗР, 2008, № 12.

от 812 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 120 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 186 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,1 с, средний расход топлива – 7,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4590×1830×1680 мм, объем багажника – 576–1951 л.

Volkswagen Touran

В прошлом году «Фольксваген» в очередной раз обновили. Причем изменили не только бамперы и оптику, но и почти все кузовные элементы. Отныне внешность автомобиля выполнена в духе последних новинок компании. Кузов, платформа, габариты при этом остались прежними. Салон приобрел черты «Гольфа» шестого поколения. Ходовую часть практически не трогали, но за доплату предложили адаптивную подвеску DCC с электронно-управляемыми амортизаторами, которая имеет несколько режимов работы. Старый 102-сильный 1,6-литровый мотор уступил место более современному наддувному агрегату объемом 1,2 л (105 л.с.). Помимо этого, в моторный отсек имплантируют еще два бензиновых 1,4-литровых (140 и 170 л.с.) и 2-литровый дизельный (110 л.с.) двигатели. Коробки передач: 6-ступенчатая механика и 7-ступенчатая DSG. Тест – ЗР, 2010, № 8.

от 820 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,2 л, 105 л.с., М6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 188 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,9 с, средний расход топлива – 5,9 л/100 км, длина×ширина×высота – 4397×1794×1674 мм, объем багажника – 695–1989 л.

Mazda 5

Новое поколение «пятерки» засветили на прошлогоднем автосалоне в Женеве. Автомобиль привлекает оригинальной внешностью, выполненной в новом стиле компании под названием Nagare. В техническом плане нововведения не кардинальны (изменили настройки подвески, уменьшили массу кузова, при этом увеличили его жесткость и т. д.). Фирменную систему трансформации салона сохранили (она позволяет не только перемещать сиденья второго ряда в продольном направлении в диапазоне 270 мм, но и заменять среднюю секцию, например, подлокотником, столиком и т. п. или просто ее складывать). Не тронули и сдвижные двери (за доплату их оснастят электроприводом). Высокая цена «Мазды» объясняется тем, что у нас ее продают с единственным, самым мощным двигателем объемом 2,0 л (144 л.с.) и 5-ступенчатым автоматом. Тест – ЗР, 2010, № 9.

от 930 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 144 л.с., А5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 186 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,1 с, средний расход топлива – 8,3 л/100 км, длина×ширина×высота – 4585×1750×1615 мм, объем багажника – 158–1485 л.

ПОДХОД С ЮМОРОМ

Какой вседорожник выбрать в пределах 2 000 000 рублей? Ответ знает **Максим Приходько**. Фото **Александра Кульнева**.

Все производители полноприводных автомобилей нам обязаны по гроб жизни. Нет, я серьезно: если бы не наша страна со своими якобы дорогами – кто еще покупал бы все эти «ленд-роверы» с «тойотами» в таких количествах? Вот и читательская почта тому свидетельство: народ просто жаждет узнать побольше о хороших кроссоверах. Помимо солидного внедорожного потенциала, автомобиль должен обладать экономичным мотором, комфортным салоном и вместительным багажником. Что еще? Пожалуй, штатная навигация – мало ли куда судьба занесет. Климат и кожа по умолчанию, остальные девайсы по мере надобности.

Сами понимаете, под такое описание подходит достаточно много машин, нам же предстояло выбрать одну для нашего читателя. На этот раз таковым стал москвич Сергей Белоголовцев. А-а, узнали? То-то! Сергей тоже ищет себе кроссовер, а поскольку за рулем он сравнительно недавно, то в вопросе выбора авто доверился профессионалам, то есть нам. Расправив плечи и сделав многозначительные лица, мы приступили к поискам.

ОБЯЗАТЕЛЬНО С ДИЗЕЛЕМ

Искать покорителя российских дорог решили непременно с дизельным мотором. Он и сэкономить на топливе позволит, и мощностью не уступит бензиновым аналогам. Естественно, в пару к такому двигателю должна идти коробка-автомат – такой джентльменский набор предлагают большинство производителей. Ну что, вперед?

Так кто у нас самый-самый по части скитаний по бездорожью? Кто вдоволь отведал грязи со всех континентов? Правильный ответ – «Ленд-Ровер». Из всей гаммы машин этой марки под наши условия подходит «Дискавери 4». Модель поставляется с новым трехлитровым дизельным мотором в 245 сил. Однако цена несколько смутила: в хорошей комплектации не меньше 2 400 000 рублей. Адаптивный ксенон потребует еще 55 000, а стоимость штатной навигации просто запредельная. Нет, так не пойдет – денежки счет любят.

Примерно столько же стоит вездеход «Тойота-Ленд Крузер Прадо». За 2 538 000 рублей получим машину в исполнении «Люкс», с блокируемым межосевым дифференциалом и трехлитровым турбодизельным агрегатом.

ИЗ ЧЕГО ВЫБИРАЛИ:

«Мерседес-Бенц ML» – от 2 590 000 руб.

«Тойота-Ленд Крузер Прадо» – от 2 538 000 руб.

«Ауди-Q7» – от 2 710 000 руб.

БМВ-X5 – от 3 028 000 руб.

«Ленд-Ровер Дискавери 4» – от 2 400 000 руб.

Но, во-первых, для такого тяжелого вседорожника 173 «лошадей» может и не хватить. Во-вторых, машины этой модели у нас в числе самых угоняемых. Да и в плане качества марка сейчас не в фаворе у прогрессивного человечества.

Вообще-то, если во главу угла ставить имя, то это «Мерседес» – все равно выбиваемся из лимита, так хоть пошикуем. Как вам

«У нас в семье машины никогда не было, а вот мои дети и собаки при машинах с рождения!»

Обилие кнопок на приборной панели поражает, но разобраться с ними можно за считаные минуты.

Серебристая лыжа под бампером – из крепкого пластика!

Багажник машины одинаково подходит как для перевозки братьев меньших, так и для более габаритной поклажи.

«Мерседес-Бенц ML»? Класс, правда? Самый доступный с дизельным мотором в 190 сил потянет на два с половиной миллиона. Причем мастера из Штутгарта не стесняются за эти деньги шить салон вседорожника из кожзама. А знаете, сколько дерут за штатную навигацию? 180 000 рублей. Просто нихт ферштейн какой-то.

На этом «немце» свет клином не сошелся, есть и другие. Допустим, «Ауди-Q7». Фирменный полный привод, помноженный на трехлитровый наддувный дизельный агрегат мощностью 240 сил. Разгон до сотни за 7 секунд – одним словом, вау! Перехватчик, а не кроссовер. Правда, просят за эту «ракету» 2 790 000 рублей. Что касается навигатора, эта опция у братства четырех колец стоит полторы сотни тысяч. Как говорится, я перезвоню...

Спортивного интереса ради заглянули к БМВ. Модель X3 в смету почти укладывается, но маловата. А БМВ-X5 с дизелем и искомым набором опций стоит более 3 000 000 рублей. И что мне до 150 регулировок водительского сиденья? Н-да.

Выходит, полный привод, породистая внешность, достойные опции и резвый дизель никак не стыкуются с двумя миллионами? А вот и нет! Есть один подходящий автомобиль... Китайский. Это «Вольво-XC90». Если кто не помнит, компания «Джили» в марте 2010 года выкупила у «Форда» знаменитую шведскую марку премиум-класса на нашу с вами радость. Новые владельцы проявили восточную мудрость и не стали вмешиваться в конструкцию машины. И правильно сделали. Этот кроссовер начиная с 2002 года претерпел рестайлинг, обзавелся дизельным двигателем и успел завоевать более 40 международных наград. Но самое главное – цена: полноприводная дизельная версия мощностью 185 сил стоит всего 1 799 000 рублей! Да, вы не ослышались. А со штатной навигацией, адаптивным биксеноном, подогревателем с таймером,

«Вот оно, скромное обаяние буржуазии!» – кричал Белоголовцев.

кожаным салоном и электрорегулировками всего и вся – 2 303 000 рублей. Вот он, шведский социализм!

По дороге к Сергею отметили отменную работу круиз-контроля, а фирменная навигация вывела нас на место с точностью до сантиметра.

Не зря мы выбрали эту опцию, благо стоит она 112 000 рублей. На фоне конкурентов сущие пустяки. Вседорожные свойства модели испытывать не стали, негде было. Вот приедем к Сергею, тогда и начнем.

ОСТ, или ОЧЕНЬ СМЕШНОЙ ТЕСТ

Как говорили в одной старой кинокомедии, мы встретили нашего героя в поле – он стоял рядом со своим загородным домом. Знаменитый пан военный, доктор из института спортивной травмы, суровый папашка из «33 квадратных метров», участник целого ряда шоу-проектов на телевидении и в театре, человек, при виде которого расплываются в улыбке даже памятники борцам революции – Сергей Белоголовцев. Вот и мы с фотографом буквально стонали от смеха, слушая рассказы Сергея о том, как он учился ездить на машине и как в начале девяностых братки просили автограф у Павла Кабанова, его коллеги по ОСП-студии.

Что касается автомобилей, то у Сергея были «Дэу-Нексия» («Я звал ее по-восточному: «дэушка») и «Мицубиси-Паджеро Пинин» по кличке Ослик. Вседорожник всем хорош, но маленький, пришло время его менять. До нашей встречи Сергей и «Вольво» не пересекались. Завершив краткий инструктаж, мы расстались на три дня, чтобы потом опять встретиться и расспросить его об автомобиле.

Думаю, рассказ Белоголовцева о кроссовере надо снабжать оригинальной видео- и аудиоверсией. Никакие слова не передадут тот градус юмора и, как принято говорить, искрометное веселье рассказчика. Легче сказать, что ему не понравилось: «Я же клоун, а у машины весьма сдержанный вид, хотя яркий цвет кузова вполне мог бы исправить ситуацию».

Отметил, что быстро пачкается левая брючина. Чтобы этого избежать, приходилось буквально десантироваться из салона. К остальному претензий не было. Снегá он бороздил на XC90 в окрестностях своей дачи – и не застрял. По городу мотался – и не устал, тем более что дорогу ему уступали беспрекословно. Замечу: если бы Сергей ехал на велосипеде, у него все равно была бы главная улица – столь велико его обаяние.

«А у «Вольво» очень скромный расход топлива, я даже забыл, с какой стороны бак!» И к габаритам немаленькой машины он привык буквально сразу. Особо Сергей отметил фирменную систему BLIS – она помогает при обгоне контролировать слепые зоны.

Да, шведы на совесть поработали над машиной, она до сих пор лидер в своем классе. А подсветка приборов больше напоминает табло вылетов «Шереметьево-2» с информацией о том, что твой рейс на Цюрих выполняется по расписанию. Короче, настоящий кроссовер. И есть над чем подумать, дал нам понять Сергей. Вообще-то, он уже настроился на покупку одного европейского вседорожника, но, надо полагать, у «Вольво» тоже неплохие шансы занять место в гараже Белоголовцева. Во всяком случае, об этом мы наверняка узнаем, телефончиком Сергея запаслись.

Да и на его спектакль хочется напроситься. Как-никак, мы теперь консультанты артиста. По автомобильной части. ЗР

34-Й СКОРЫЙ

В 1989 году в страну хлынули первые ручейки иномарок, и россияне, считавшие «Волгу» эталоном по всем показателям, вдруг обнаружили, что мир ушел в этом деле далеко вперед. Особенно преуспели японцы. Правда, руль на таких авто находился не с той стороны, что создавало определенные неудобства. Зато какое разнообразие марок и моделей! Полный привод в скорлупке размером с «Оку» – пожалуйста. Шестиметровый лимузин – запросто. Джипам и прочим пикапам счет был потерян сразу. Но больше всего нам нравились мощные седаны, среди которых был «Ниссан-Скайлайн». Традиционный для России тех лет задний привод, автоматическая трансмиссия и мотор в 200 «лошадей» – все это было просто создано для покорения наших просторов. Один из таких автомобилей 1999 года рождения в столь почитаемом у нас 34-м кузове и привлек сейчас мое внимание: «скай» радикально черного цвета, с 2,5-литровым мотором и пробегом 156 тысяч километров за 290 тысяч с небольшим торгом.

Как обычно, осмотр начали с кузова. Судя по документам, этот экземпляр попал с Дальнего Востока в Москву в 2006 году, задержавшись во Владивостоке только на таможне. Следов пребывания в столице немного: чуть подернутая ржавчиной перемычка глухой форточки на задней левой двери да оторванный неизвестными собирателями японских артефактов фирменный шильдик *GT* на левом переднем крыле. А вот передний бампер уже мерился силами с другими авто: чей-то фаркоп оставил на нем большую рваную рану. Придется либо тщательно шпаклевать ее и красить, либо искать бампер с разборок, благо запчасти для праворульных «японцев» в столичном регионе еще встречаются. Я обнаружил неновую, но вполне приличную деталь всего за 8500 рублей. Там же присмотрел было левую переднюю фару – взамен разбитой. Простая бэушная стоит в районе 6500 рублей. Но оказалось, мне нужна другая – под штатный ксенон, а такую меньше чем за 10–12 тысяч не найти. Жаль, что автомобиль не имеет европейского двойника и заполучить «правильный» свет не удастся. Впрочем, можно воспользоваться лазейкой, оставленной

Поликарбонат пластиковой фары уже подзатерт, но придется оставить все как есть: даже бэушная стоит 10–12 тысяч рублей.

Как и положено породистому авто, у «Скайлайна» своя геральдика.

Можно ли приобрести породистый спортивный автомобиль за скромные 300 тысяч рублей? Не спешите говорить «нет», ведь речь пойдет о «Ниссане-Скайлайн» в 34-м кузове. К легенде японского автопрома приценился **Максим Приходько**. Фото **Георгия Садкова**.

Сегменты указателей поворота заклеены черной пленкой – форменное святотатство! Зато кругляши стоп-сигналов – заглядение.

Задний спойлер «Скайлайна» спроектирован на заводе.

в недавно принятом техрегламенте специально для таких случаев. Эксплуатация «праворукой» машины разрешена при условии, что на фарах будут белые треугольные наклейки, корректирующие неправильный свет, насколько это возможно.

Что не порадовало, так это элементы псевдотюнинга – оранжевые указатели поворотов практически наглухо тонированы черной пленкой! Дойдет дело до покупки, безжалостно ее сдеру. Так же поступлю и с тонировкой боковых передних стекол. Несколько озадачила щетка на заднем стекле: это у седана-то! Впрочем, ее работоспособность и, главное, функциональность еще предстоит проверить. А какая у автомобиля корма! Глядеть на большие красные блюдца стоп-сигналов можно бесконечно долго. На этом фоне даже слегка вычурный задний спойлер смотрится достаточно органично. Машина обута в 17-дюймовые зимние шины, летний комплект прилагается. Что ж, пора на тест-драйв.

Естественно, первым делом я открыл левую переднюю дверь – привычка, знаете ли. А руль-то справа. Ладно, пусть меня вначале прокатит владелец авто. Ощущение возникло весьма непривычное: несколько раз ловил себя на том, что пытаюсь ногами найти педали. Бросилась в глаза штатная аудиосистема с выдвижным LCD-экраном – для прошлого века это был прорыв.

Непривычно плотная боковая поддержка кресла лишний раз напомнила мне, что пора худеть. А может, это японцы такие хилые по комплекции? Кстати, так называемый тряпочный салон сохранился на удивление хорошо. Клавиши, кнопочки и рычажки расположены зеркально – позже я не раз вместо дворников включал дальний свет. Это несколько нервировало, но человек быстро ко всему привыкает. А что за клавиши на толстой и хваткой баранке – управление магнитолой? Оказалось, ручное управление автоматической коробкой. На мой вкус, так гораздо удобнее, чем нынешние подрулевые лепестки. Автомат на этом автомобиле уже второй: нынешний наездник успел доконать родную коробку за два года владения. Замена обошлась в 15 тысяч рублей. Подсчитывая вложения, хозяин вспомнил также о новой рулевой

НАША СПРАВКА

МОДЕЛЬ В ЛИЦАХ

Десятое поколение «Ниссана-Скайлайн» появилось в 1998 году и продержалось на конвейере до 2001 года. Мотор объемом 2,5 литра выдавал 200 сил, аналогичный с турбонаддувом располагал уже 280 «лошадьми». Специально для этой версии была спроектирована новая, более прочная 6-ступенчатая коробка передач. В гамме был и автомат. Что касается кузовов, то, помимо традиционного седана, выпускали и заряженное полноприводное купе. За выдающиеся драйверские способности его очень любили японские полицейские и спортсмены. «Скайлайн» серии R34 был частым гостем в гоночных чемпионатах Super Taikyu. Всего выпущено 64 623 автомобиля этой серии.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ NISSAN SKYLINE

(в столичном регионе), руб.

Фара левая, б/у	6500–12 000
Бампер передний, б/у	8500
Крыло левое, б/у	4500
Ветровое стекло, неоригинал	1500
Фильтр масляный	300
Фильтр воздушный	600

Автомобиль уверенно чувствует себя на любом покрытии.

рейке и четырех тормозных дисках – 12 тысяч за все. Цена за такой набор более чем гуманная.

Замечу, что такую машину редко покупают для неспешной езды. Ее стихия – скорость. Краткий курс, посвященный особенностям управления праворульным авто, пройден – в путь! Естественно, 200 «лошадей» при энергичном нажатии на педаль газа норовили увести машину в занос, справиться с этим дрифтингом позволил «снежный» режим. Слушайте, как же энергично 2,5-литровый мотор разгоняется! С непривычки показалось, что тут не 200, а все 400 «лошадей». Самое удивительное, что классический привод вовсе не наделил этот «Скайлайн» дорожными повадками, типичными для других авто, которые сделаны по аналогичной схеме. Машина ехала как по-писаному. Это вам не тюнингованые, словно в последний раз, околоспортивные переднеприводные ВАЗы за те же деньги. Даже будучи в возрасте, «Скайлайн» честно отрабатывает заявленный ценник.

Подведем итог. Машина стоит 290 тысяч рублей. Полное ТО мотора, замена фары и слегка затертого ветрового стекла выльются приблизительно в 17 тысяч. Если менять бампер, еще плюс 8500 рэ. Вряд ли хозяин машины согласится скинуть 25 с половиной тысяч. И потом, покупка такого авто подразумевает некие гоночные амбиции, а таковых у меня нет. Стало быть, такой автомобиль мне не нужен. Слово «седан» у нас неотделимо от прилагательного «семейный», то есть неспешный, – а тут такой горячий аппарат. Впрочем, знакомство с машиной заметно обогатило мои знания о настоящих японских авто. ЗР

Серебристые клавиши на руле – ручное управление коробкой. Удобная вещь!

СТАРОЖИЛ И ДОЛГОЖИТЕЛЬ

Сергей Мишин

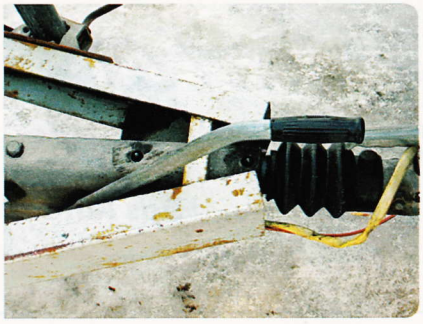
CHEVROLET NIVA

- Изготовитель – GM-АВТОВАЗ
- Год выпуска – 2003
- В эксплуатации «За рулем» – с декабря 2003
- Пробег на момент отчета – 145 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2004, № 2, 5, 12; 2005, № 8

ПРИЦЕП «ТРЕЙЛЕР-700», модель 829400

- Изготовитель – ООО «Трейлер»
- Год выпуска – 1998
- В эксплуатации «За рулем» – с декабря 1998
- Пробег на момент отчета – 60 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 1999, № 2; 2000, № 5

Нашему «Шевроле-Нива» судьба выпала не из легких. Сам Джон Милонас (в ту пору глава СП) признавал, что машина появилась на свет в тяжелые для производства времена, отчего качество ее, мягко говоря, не высочайшего уровня; вдобавок и жизнь «шнивы» – сплошь рабочие будни, никаких выходных! Машина не просто наматывает второй круг на счетчик (напомню, установленный заводом ресурс всего 90 000 км), а вкалывает по-настоящему: трудится на обслуживании испытаний, помогает в шинных тестах, таская полутонный прицеп, зимой на полигоне служит нам теплушкой, а для автомобилей, засевших в снегу при оценке проходимости, – тягачом. Посмотрим, как складывалась жизнь вседорожника.



Инерционный тормоз работает без нареканий. Главное – вовремя смазывать!

ДВИГАТЕЛЬ

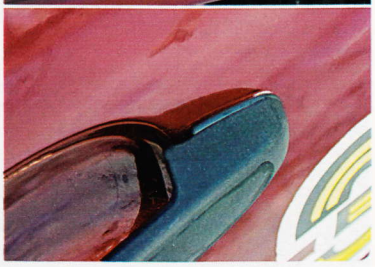
Слабые звенья – водяная помпа и ремень генератора: на нашей машине работает уже четвертый комплект. Чуть меньше внимания потребовала сетка на топливном насосе, она «всего» третья. Впрочем, к изготовителю претензий нет, просто бензин у нас слишком грязный. Термостат и датчик уровня топлива заменены еще на первом круге одометра. Плюс лопнувший расширительный бачок системы охлаждения.

Повреждение шатуна в третьем цилиндре – история, заслуживающая подробного описания. После сильного ливня в глубокую лужу, которую наша «шнива» уже почти миновала, с ходу влетела «Газель» – и нас накрыла волна, что называется, с головой. Вода попала и во впускной коллектор, вызвав гидроудар. Выкрутили свечи, выгнали воду из цилиндров, но пережить инцидент малой кровью было не суждено: мотор заработал с глухим стуком. До гаража добрались своим ходом, а там выяснили, что один из шатунов все же погнулся и стал задевать за стенку цилиндра в самой нижней части. Покореженный шатун, естественно, заменили.

ТРАНСМИССИЯ И ПОДВЕСКА

Здесь самое слабое место – амортизаторы. У нас стоит уже четвертый комплект, и будь последний не японской «Каябой», счет стал бы еще больше. Дороговато для расходника! Кстати, шаровые опоры тоже четвертые...

Ступичные подшипники меняли дважды. Одну замену пережили нажимной и ведомый диски сцепления, его же рабочий и главный цилиндры. Промежуточный вал между раздаточной и коробкой передач, крестовины, а затем и карданные валы в сборе, приводы передних колес, полуось (загудел ее подшипник), сайлент-блоки передней подвески, все резиновые втулки в задней, комплект тяг задней подвески вплоть до реактивной, пыльники наконечников рулевых тяг, маятниковый рычаг, тормозные диски, барабаны задних тормозов, бачки главных цилиндров тормозов и сцепления. Перебирали коробку передач (сальники, подшипники, вторичный вал), раздаточную коробку (сальники, подшипники) и заменили все манжеты в обоих редукторах.



Заявленный ресурс эмблема выдержала. Теперь, если не закрепить, потеряется.

Отражатель негерметичной противотуманки подернулся ржавчиной.

Обивку и набивку сидений заменили через шесть лет из-за естественного износа.

Ручка болтается, соскабливая краску. Придется снимать обивку двери и подтягивать.

Самыми надежными оказались ГУР (лишь один раз долили масло) и наконечники рулевых тяг (заменили лишь чехлы).

Неприятный эпизод – лопнувшая в движении ступица переднего колеса. Зимой при выходе из поворота справа раздался громкий звук, как будто по подвеске стукнул увесистый камень, и тут же задергался руль. При попытке остановиться тормозная педаль провалилась до полика, но никакого замедления не последовало. Кое-как, перебирая передачи вниз, остановились. Повезло: и сами живы, и машину не разбили.

КУЗОВ И ЭЛЕКТРИКА

Кузов на первый взгляд почти как новый. Заменили две наружные ручки дверей (развалились водительская и задняя), противосолнечные козырьки (сползли с кронштейнов), оба наружных зеркала. Обивка сиденья настолько затерлась, что заменили и ее.

Не миновали ремонта, а позже и замены стартер, генератор и аккумуляторная батарея, но последняя уже вновь просится в утиль – емкость падает прямо на глазах. Впрочем, главный виновник этого – генераторная установка. Со штатным напряжением, ограниченным регулятором, она не в состоянии как следует заряжать батарею в морозы при значительном расходе электроэнергии. Город, ночь, зима, осадки (а теперь еще и обязательный ближний свет днем) – вот вам и отрицательный баланс!

Поменяли множество кнопок управления внешним освещением, дважды – моторчик омывателя, по разу – реле поворотов, стеклоочистителя, мотор и реостат отопителя. А если вспоминать все былые грехи, то еще два звуковых сигнала, модуль зажигания, кнопки стеклоподъемников, фару, контроллер и блок вентиляторов.

За весь пробег машины сумма расходов на ее обслуживание и ремонт перевалила за 150 000 рублей. То есть рубль на километр, не считая бензина (в среднем 12 л на сотню).

ПРИЦЕП

Поскольку мотора, рулевого управления и многих важных автомобильных составляющих у прицепа нет, то нет и проблем. Нашему «Трейлеру» идет уже тринадцатый год, а выглядит вполне бодрячком. Добротная оцинковка бортов не претендует на ослепительный блеск хрома – выглядит скромно, зато надежно. Ржавчина на каркасе кузова и дышле, учитывая немалый возраст прицепа и безгаражное хранение, – пустяки, которые к следующему лету закрасим. Запоры и шарниры заднего откидного борта не скрипят и не заедают. Пол из «финской» фанеры до сих пор не потрескался, хотя не раз намокал под снегом и дождем, а на тенте нет даже намеков на трещины. Заменили только резинку, охватывающую его по периметру, – начала рваться от старости.

Тормоза регулировали лишь один раз. Бывало, тормозные колодки при затянутом ручнике присыхали к барабанам за недельную стоянку, но после того, как подрегулировали натяжение троса, проблема исчезла.

За время службы в редакции этот прицеп пережил уже два тягача!

Резино-жгутовую подвеску особо комфортной не назовешь: она для ровных дорог. Кстати, понятие «комфорт» для грузового прицепа не актуально, лишь бы точно следовал за тягачом и не слишком высоко подпрыгивал на ухабах. Впрочем, немного регулировать плавность хода можно давлением в шинах. При явном перегрузе поднимаем его до 3 атм, на порожнем держим 1,2, а остальные режимы – внутри этой вилки.

Родные диагональные шины И-151 прослужили три года и износились пятнами. Взамен установили оставшиеся от тестов Pirelli 2500 Euro. Они с направленным рисунком «M + S» и ведут себя на снегу и льду гораздо лучше. А судя по темпу износа, работать им еще много лет! Итого расходов на «Трейлер» за 12 лет – резиновый шнурок да пара шин. Неплохо для полутонного «грузовичка» без мотора! ЗР

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ CHEVROLET NIVA,

(0–145 000 км, без учета налога и страховки), руб.

Расходы на содержание (0–29 000 км)	65 690
в том числе на допоборудование (коврики, электрообогрев сидений, бортовой компьютер, багажник, аптечки, огнетушители)	8000
Расходы на содержание (29 000–43 000 км)	59 065
Расходы на содержание (43 000–145 000 км)	418 785
Общие расходы	543 540
в том числе на бензин (12 л/100 км)	382 800
Стоимость 1 км пробега	3,75
То же с учетом потери стоимости (покупка – 313 000 руб., ориентировочная цена на вторичном рынке – 220 000 руб.)	3,11

*После окончания гарантии ТО проводили самостоятельно.

Издательство «За рулем» представляет книгу **«Chevrolet Niva. Серия книг «Своими силами».** Подробности на shop.zr.ru

С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ!

Антон Чуйкин

Это поздравление я приберег еще год назад: вот, думал, в первом отчете о работе С5 обязательно поздравлю компанию с 90-летием. При таком возрасте опоздание всего на год не принципиально, по-моему. А забыть о юбилее не дает угощение, которое марка приготовила клиентам: 120-тысячная скидка была одним из решающих аргументов при покупке «це-пятого».

Его неординарную внешность емко охарактеризовал коллега из журнала «Мото» во время совместной работы на полигоне: «Когда ты едешь сзади, у меня в зеркалах – космос». Внутреннее содержание соответствует: имею в виду не только дизайн интерьера, но и техническую начинку, в первую очередь чудесные подвески «Ситроена». Конечно, с пружинами «це-пятый» ощутимо дешевле, но пневмогидравлический «Гидрактив» уже стал фамильной чертой марки: грех отказываться.

Вопреки распространенному мнению, вовсе не возможность варьировать дорожный просвет является здесь определяющей. Конечно, машина может подняться вверх сначала на 40, а потом еще на 15 мм от базового клиренса в 160 мм или присесть для погрузки на 50 мм (замеры ЗР). Но не обольщайтесь: дорожный просвет сродни кроссоверскому еще не означает, что С5 пойдет по проселку аки «С-Кроссер». Ведь пропорционально росту расстояния от днища до кочки сокращается ход подвесок – проще говоря, автомобиль превращается в телегу и норовит либо вывесить колесо, либо вытрясти всю душу, а скорее, и то и другое вместе. Вот подъехать вплотную к бордюру, заехать на длину машины в снег или перевалить через серьезный, но одинокий ухаб – это пожалуйста.

Кстати, однажды я застрял на заметенной парковке и, пытаясь выехать, сначала «присел», утрамбовав снег, а потом поднял машину до максимума. Все бы хорошо, но стоило колесам забуксовать, «Ситроен» начал опускаться: максимальный просвет он удерживает лишь до 10 км/ч. Хорошо, что следующую ступень занимает до 40 км/ч: хватило, чтобы выбраться.

Да, так какова же главная и самая приятная черта «Гидрактива»? Он держит постоянный уровень независимо от загрузки. Да еще и сам немного изменяет его в зависимости от качества дороги: на разбитом асфальте чуть повыше, на гладкой трассе и высокой скорости – пониже. Вам никогда не случалось, загрузив машину,

Citroen C5
- Изготовитель – «Ситроен»
- Год выпуска – 2009
- В эксплуатации «За рулем» – с января 2010
- Пробег на момент отчета – 30 000 км

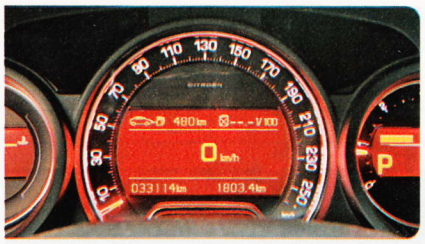
От номинального положения подвески «Гидрактив 3+» – около 20 секунд и 55 миллиметров.

Кнопочку подвески я нажимаю, въезжая во двор: через 10–20 секунд можно парковаться (а если поторопишься – будет как на фото, эту мозоль на бампере я натер высоким бордюром).

РАСХОДЫ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЮ CITROEN C5 (0–30 000 км), руб.

Расходы на покупку	
Citroen C5 2.0 HDI, 138 л.с., A6, Confort, опции*	999 000
Брызговики (с установкой), 4 шт.	5456
Коврики	2071
Защита двигателя (с установкой)	5080
Расходы на эксплуатацию	
Диски штампованные + колпаки, 4 шт.	16 019
Шины зимние Michelin X-Ice, 225/60R16, 4 шт.	19 188
ТО-10 000	8207
ТО-20 000	8361
ТО-30 000	17 349
Лампа фары	104
Дизтопливо (2378 л, средний расход – 7,9 л/100 км)	48138
Общие расходы на эксплуатацию (0–30 000 км)	117 366
Стоимость 1 км пробега	3,91

Сигнализация, задний парктроник, датчик дождя, автомат света, регулируемый подогрев сидений, литые 17-дюймовые диски, окраска – металлик.



Мы стоим, а денежки текут: часовой расход топлива борткомпьютер не показывает, однако за 30 тысяч набежали лишние 0,3 л/100 км.

Французская особенность: отпираешь бак – и ключ остается в пробке, вместе с встроенным пультом сигнализации. Машину с открытым баком у колонки уже не бросишь.

Еще одна характерная черта машин концерна ПСА: зимние экраны нужны, утверждает инструкция, для защиты от снега. Мотор с ними прогревается немного быстрее, но летом встает вопрос хранения, осенью – монтажа.

На дизельные «ситроены» устанавливают дополнительный обогреватель (не путать с автономным, это другая опция). В мороз через минуту после пуска мотора из-под капота раздается пум-пум-пум, машина окутывается дымком, и через пять минут в салоне уже можно снимать куртку.

царапать нижней кромкой двери бордюр (там, где на порожней машине до асфальта оставалась пара сантиметров)? На «це-пятом» это невозможно. И конечно, стоит отметить тишину, плавность хода и хорошую управляемость – не по отдельности, а все сразу.

Дизель и автомат – сочетание, на мой взгляд, самое выигрышное. Шесть ступеней вы едва ли пересчитаете, если только не будете внимательно следить за дисплеем: переключения чрезвычайно плавные. 138 «лошадок» не обещают ураганной динамики, но мне их вполне достаточно. Я наслаждаюсь не секундами и километрами, а литрами: в условиях совершенно чудовищного, вероломного подорожания топлива средний расход менее восьми – благо. Свои эмоции по поводу «рублей за литр» я постарался выразить диаграммой: ужаснемся вместе!

Бытует мнение, что в России дизель не самый разумный выбор: дескать, топливо плохое да и морозы грозят вечным зимним приколом... Я более-менее постоянно езжу на дизельных машинах с 1999 года и за все время только дважды нарвался на действительно негодное топливо. Один раз мотор просто потерял тягу и «нашел» ее после следующей заправки, в другом случае пришлось заменить форсунку. Допускаю, что, невзирая на большие пробеги и самые разные АЗС, мне просто везло, но для себя делаю вывод: неправда, что именно солярка у нас ужасная. На самом деле она в среднем не хуже... чем бензин. И это не повод отказываться от дизеля! Тем более что сейчас на крупных сетевых заправках можно купить топливо вполне европейского качества (и цены, добавлю злопамятно).

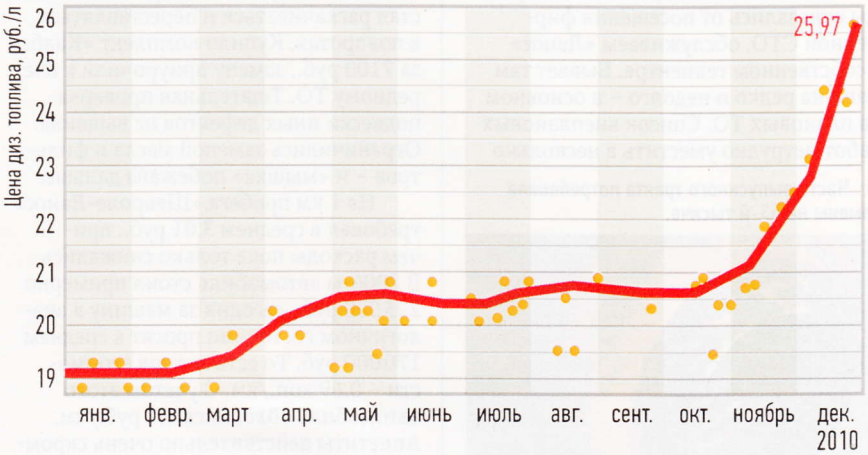
Что касается холодов... В Финляндии я без малейших проблем пускал дизель при –26 °С, в Москве при –23. Посмотрим, будут ли в этом году морозы крепче.

Готовя этот материал, я решил: довольно считать расходы по старинке – чем складывать колонки цифр из бортжурнала, воспользуюсь лучше данными борткомпьютера. Расход топлива на первых 10 тысячах составил в среднем 7,8 км/ч, следующая «десятка» принесла опять 7,8, наконец, от 20 до 30 тысяч я привез 7,2 л/100 км (каждые 10 тысяч компьютер обнуляется). Итого 7,6 л/100 км при средней скорости 35 км/ч.

Хорошо, что потом я решил проверить хитрую электронику! Пересчитав все заправки на бумаге, нашел недостачу в 0,3 л. Вот теперь все сходится. Вывод: хотите знать точный расход топлива, не ленитесь вести бортжурнал, фиксируйте, на каком пробеге сколько топлива заливали. Кстати, советую брать крайние точки с заправкой до полного бака и как можно больший пробег между ними – так точнее.

В общие расходы не вошли два гарантийных ремонта. После первой зимы в рамках ТО нам заменили левый рулевой наконечник и правую переднюю гидравлическую стойку. Стуков я не слышал, но с мастерами сервиса спорить не стал: бесплатно же. На 20-й тысяче почему-то начала облезать кожа на небольшом участке руля. Новую баранку по запросу СТО привезли через пару недель.

«Ситроену-С5» 31 декабря сравнялся год. Пусть с небольшим опозданием, поздравлю теперь и саму машину: с днем рождения! Что бы ей пожелать оригинального? Оставайся подольше такой, как в первый год: пусть с тобой будет интересно. ЗР



Каждая точка – одна заправка, во время которой я фиксировал стоимость топлива. Отдельные флуктуации – это путешествия, а в основном здесь представлена динамика цен диз-топлива в Москве в рамках одной крупной сети.

С МЫШИНЫМ АППЕТИТОМ

Сергей Канунников

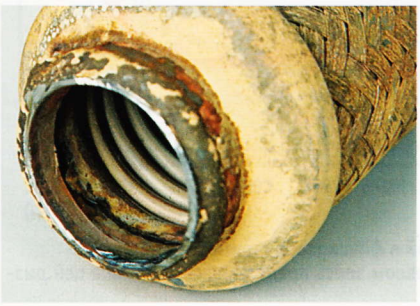
Все-таки мы не зря прозвали его «мышкой». И дело не только и не столько в том, что наш «Шевроле-Ланос» неприметно-серый. Его жизнь тиха и незаметна: ест мало, редко заслуживает упоминания в редакционных разговорах, но потихоньку шуршит – дело свое, пусть и не героическое, делает.

По окончании гарантийного срока мы отказались от посещения фирменной СТО, обслуживаем «Ланос» в собственном техцентре. Бывает там машина редко и недолго – в основном на плановых ТО. Список внеплановых работ нетрудно уместить в несколько строк. Вскоре после очередного ТО, на 53-й тысяче, понадобилось заменить приемную трубу выпускной линии. Вместе с ней, разумеется, хомут и прокладку к выпускному коллектору. Детали обошлись в 5720 руб., времени на ремонт затратили часа полтора.

К 80 тысячам вышли из строя амортизаторы. Автомобиль, не отличавшийся спортивной управляемостью, стал раскачиваться и переставляться в поворотах. Купили комплект «Каяба» за 7100 руб., замену приурочили к очередному ТО. Тщательная проверка подвески иных дефектов не выявила. Ограничились заменой масла и фильтров – и «мышка» побежала дальше.

На 1 км пробега «Шевроле-Ланос» требовал в среднем 3,01 руб., причем расходы пока только снижались. В 2006-м автомобиль стоил примерно 225 000 руб., сегодня за машину в аналогичном состоянии просят в среднем 170 000 руб. То есть потеря стоимости – 0,69 коп./км. С учетом этого автомобиль обходился 3,7 руб./км. Аппетиты действительно очень скромные. Купленный в том же году «Чери-Амулет» (ЗР, 2011, № 1) потребовал куда больше – 4,8 руб./км. ЗР

Часть выпускного тракта потребовала замены на 53-й тысяче.



Chevrolet Lanos

- Изготовитель – ЗАЗ, Украина
- Год выпуска – 2006
- В эксплуатации «За рулем» – с августа 2006
- Пробег на момент отчета – 80 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2006, № 10; 2007, № 8; 2009, № 3

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ CHEVROLET LANOS (0–80 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–46 00 км)	**140 183**
из них на бензин	104 510
Расходы на содержание (46 000–80 000 км):	**110 043**
ТО-50 000	99333
замена приемной трубы глушителя (своими силами)	5700
ТО-60 000 (своими силами)	7000
ТО-70 000 (своими силами)	2800
ТО-80 000 (своими силами), замена амортизаторов	10 320
бензин А92 (средний расход – 9,5 л/100 км)	74 290
Общие расходы (0–80 000 км)	**250 226**
из них на бензин (средний расход – 9,4 л/100 км)	178 800
Стоимость 1 км пробега	3,01

ГЛАВА СЕМЬИ

Семейная машина должна быть хороша в городе и за его пределами, устраивать жену и детей, иметь большой багажник и приемлемую цену – скажем, 500–600 тысяч. В поисках потенциальной покупки на вторичный рынок отправились **Максим Гомянин** и **Константин Якубов** (фото).

Nissan X-Trail

Экземпляр 2004 года, 112 000 км, 569 000 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 2,0 л (140 л.с.), М5.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Sport.

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.

+ Хорошее оснащение, доступная цена, просторный багажник.

– Дорогой официальный сервис, посредственная шумоизоляция.

Достаточно надежный автомобиль, если не принимать во внимание проблемы с нейтрализатором. Не любит серьезного бездорожья, но в раскисшей колее не застрянет.

Mitsubishi Outlander

Экземпляр 2003 года, 66 000 миль (105 600 км), 550 000 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 2,4 л (139 л.с.), А4.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Sport.

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.

+ Хорошая ремонтопригодность, легковая управляемость.

– Монопривод разочарует на бездорожье; высокий пол багажника.

У машины нет ярко выраженных проблемных мест. Если предыдущий владелец был аккуратен, машина не станет высасывать деньги, словно пылесос.

Land Rover Freelander

Экземпляр 2004 года, 150 000 км, 560 000 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 2,5 л (177 л.с.), А5.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: HSE.

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.

+ Высокий имидж марки, добротные материалы отделки.

– Требует квалифицированного обслуживания, небольшой задний диван.

Бездорожьем машину не испугать, однако злоупотреблять такой ездой не стоит. Автомобиль солидно выглядит, но именитый бренд диктует повышенные цены на ремонт.

Слово «паркетник» некоторых коробит, но такая машина для активного отдыха полностью соответствует нашим пожеланиям. На работу, в магазин за покупками, на опушку грибного леса и к любимому месту, где клюет лучше всего, без труда доставит, например...

НА БУКВУ «ИКС»

На площадке автосалона «Ниссан Х-Трейл» выделяется не по-азиатски жесткими формами. Обойдя вокруг, вижу, что краска держится стойко. К кузовным панелям тоже нет претензий. Зазоры минимальны, в дверных проемах толстые резиновые уплотнители. Прекрасный заслон для влаги.

Дверь открылась мягко, на зависть одноклассникам, и водительское кресло с неплохой боковой поддержкой приняло меня в объятия. Здесь первое разочарование. Ткань сидений за годы эксплуатации потеряла былую яркость, выгорела и местами засалилась. Но для пожилого экземпляра это мелочь. Гораздо важнее техническое состояние и комфорт. О первом точно скажет диагностика, насчет второго – собственная спина и то, что ниже. Мои ощущения: рослый водитель не будет здесь стеснен – места для ног и над головой достаточно.

Багажник «Х-Трейла» самый удобный из всей троицы. Ровный пластиковый пол с полозьями и складная спинка позволяют перевезти любой груз. К тому же после поездки на природу внутренности легко чистить.

Приличный клиренс, короткие свесы кузова и стальной лист защиты двигателя – «японец» хоть сейчас готов штурмовать колею, ведущую к заветной поляне для пикника. Недаром на центральной консоли есть переключатель режимов трансмиссии Nissan All Mode 4×4. Режим 2WD используют на обычных дорогах. Он позволит сэкономить топливо, так как тянут только передние колеса. Повернув крутилку в положение *Auto 4×4*, получаем умеренно вседорожную машину. Теперь при пробуксовке передних колес в течение 0,1 секунды электроника подключает заднюю ось. Наконец,

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ NISSAN X-TRAIL, руб.

2001	350 000–500 000
2002	420 000–560 000
2003	500 000–600 000
2004	460 000–660 000
2005	520 000–720 000
2006	600 000–860 000
2007	630 000–830 000

Приборы «Ниссана» расположены посередине. Не слишком удобно, но привыкнуть можно. Ниже мечта меломана: CD-чейнджер и редкий нынче кассетник.

Интерьер «Аутлендера» на фоне других слишком уж деловой. Комбинации приборов с белыми циферблатами хорошо читаются, чего не скажешь о спидометре. Он размечен в милях и км/ч.

Шильдик *Land Rover* на рулевом колесе выдает породу. Интерьер здесь, пожалуй, самый стильный. Портит картину лишь слишком современная магнитола да чехлы на сиденьях.

ПОБЕДА!
КОМФОРТНОЕ БРИТЬЕ ДАЖЕ ДЛЯ ЧУВСТВИТЕЛЬНОЙ КОЖИ!

Смазывающая полоска-индикатор обогащена витамином Е и алоэ

Лезвия Power Glide с уникальным покрытием против трения помогают уменьшить чувство раздражения на коже

15 специальных микрогребней аккуратно разглаживают неровную поверхность кожи, позволяя 5 лезвиям скользить максимально гладко

Точное лезвие-триммер идеально для бритья самых трудных мест

Бреющая поверхность с 5 лезвиями, расположенными на 30% ближе, чем у Mach3, позволяет уменьшить давление на кожу

Смягчающие микроимпульсы помогают уменьшить трение настолько, что ты почти не почувствуешь лезвий

Реклама: Power Glide – Пауэр Глайд. Cool White – Кул Уайт. Series – Сирия. Mach3 – Мах3.

GILLETTE FUSION COOL WHITE
для чувствительной кожи

АЛЕКСАНДР ОВЕЧКИН

Gillette и никаких примет!

* Общероссийская общественная организация «Российское общество дерматовенерологов».

Gillette
Лучше для мужчины нет

На правах рекламы

ПОДЕРЖАННЫЙ NISSAN X-TRAIL: НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ

Кузов. Защищенный двусторонним гальваническим покрытием, он хорошо противостоит коррозии. При осмотре обратите внимание на днище: если есть повреждения, от покупки лучше отказаться. Скорее всего, владелец много гонял машину по бездорожью, а «Х-Трейлу» больше по душе асфальт. Еще одна распространенная проблема – «сверчки» в салоне.

Ходовая часть. Достаточно крепкая и беспроблемная. Передние амортизаторы ходят около 100 000 км, а шаровые опоры – около 70 000 км. Передние тормозные диски служат 50 000 км. Часто требуют замены и задние ступичные подшипники.

Коробка передач. Сцепление нередко живет всего 50 000 км. Примерно на этом же пробеге может потребовать ремонта передний редуктор.

Двигатель. При осмотре машины с бензиновым мотором, выпущенной до марта 2004 года, обратите особое внимание на нейтрализатор (замена – 18 000 руб.). Расположенный близко к мотору, он чувствительно реагирует на топливо низкого качества, отчего постепенно разрушается. Керамические соты разваливаются, а их частички засасывает в двигатель – страдает поршневая группа. Характерные симптомы дефекта – падение компрессии. В машины более поздних выпусков были внесены изменения, и проблема стала не столь актуальной. «Ниссан» с нейтрализатором старого образца легко определить по расположению кислородного датчика. Если он установлен под углом 45°, это повод для тщательной диагностики, если же горизонтально, беспокоится не о чем. У наддувных дизельных версий, привезенных из Европы, могут возникать неполадки с топливным насосом и турбокомпрессором из-за подтекания масла. Кстати, повышенным масляным аппетитом страдают все моторы модели, так что не забывайте проверять уровень.

Электрооборудование. Нередко отказывает звуковой сигнал. На машинах, оснащенных люком, может подвести электропривод: моторчик плохо защищен от воздействий окружающей среды. Его замена обойдется в 5000–6000 руб.

вариант Lock – муфта блокирует межосевой дифференциал. Но особо рьяно месить грязь не стоит – «Х-Трейлу» по душе более мягкие условия эксплуатации. И повадки у него легковые.

ЮЖАНИН

Взгляд зацепил ярко-красный «Мицубиси-Аутлендер». Машина слывет надежной и не имеет ярко выраженных слабых мест. Чем не претендент на покупку? Формы «аута» взрослые, такого пропустят в потоке. Смутили лишь задние барабанные тормоза – для престижного авто лучше дисковые. Но тогда надо искать экземпляр моложе.

Спидометр, размеченный в милях, выдал происхождение – «американец». И, судя по отсутствию обогрева сидений и зеркал, молодость «Мицубиси»

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ MITSUBISHI OUTLANDER, руб.

2002	420 000–525 000
2003	400 000–540 000
2004	460 000–630 000
2005	520 000–710 000
2006	590 000–790 000

ПОБЕДА НАД РАЗДРАЖЕНИЕМ

ГЕЛЬ ДЛЯ БРИТЬЯ GILLETTE SERIES
гипоаллергенный

Специальная формула не содержит искусственных отдушек и красителей. Помогает защитить чувствительную кожу во время бритья от покраснения и раздражения.

* Общероссийская общественная организация «Российское общество дерматовенерологов».

Gillette
Лучше для мужчины нет

Реклама. Series – Сирил.

На правах рекламы

ПОДЕРЖАННЫЙ MITSUBISHI OUTLANDER: НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ

Кузов. Использование экологически безопасных красок на водной основе делает покрытие «мягким», плохо противостоящим сколам, но к коррозии детали достаточно стойки. Кузовной ремонт способен оставить владельца без штанов – от покупки битого экземпляра отказывайтесь сразу.

Ходовая часть. В основном она крепкая. Многие детали подвески выдерживают стотысячный пробег. Если долго гонять машину по бездорожью и буксовать, скажем, в снегу, полноприводная трансмиссия с вискомуфтой от перегрузки может перегреться и даже заклинить. Вдобавок есть опасность сжечь сцепление, а если «Аутлендер» с автоматом, то приготовьтесь и к его ремонту. Через 40 000 км могут попросить замены кронштейны редуктора, колодки и передние тормозные диски, которые часто страдают из-за биения (причина – перегрев).

Коробка передач. Модель оснащалась механикой и 4-ступенчатым гидромеханическим адаптивным автоматом INVECS-II с функцией SportMode. Обе трансмиссии неплохо показали себя в эксплуатации.

Двигатель. Моторы без проблем переваривают 92-й бензин, но подвержены перегреву, обычно из-за течей радиатора охлаждения. Его могут с аппетитом прогрызть реагенты, которыми обильно посыпают зимние дороги. Но иногда виновником проблемы выступает неисправный датчик температуры, который слишком поздно подает сигнал о перегреве. Из-за повышенного содержания смол в бензине из строя может выйти датчик уровня топлива.

Электрооборудование. Порой отказывает блок управления вентилятором охлаждения двигателя. Вентилятор может начать работать постоянно, но бывает, что отключается вовсе. Иридиевые свечи зажигания (устанавливать обычные официалы не рекомендуют) живут около 30 000 км. Иногда вылетает муфта включения кондиционера.

прошла в южных штатах. **Еще** один нюанс: здесь есть круиз-контроль, но нет ABS. Видимо, южанам скользкая дорога только снится.

Внутренний мир «штатника» дружелюбен. Пластмасса на вид не дешевая, велюр сидений в хорошем состоянии. Но все это со скидкой на возраст. Эргономика на уровне. Руль обтянут кожей, есть подлокотник и множество ниш для мелочовки.

Задние пассажиры не почувствуют себя обделенными – им есть где развернуться. Даже спинку можно отрегулировать по углу наклона. А вот багажник спорный. Высокий пол – объект критики, а обивка хоть и красива,

Сзади в «Ниссане» достаточно просторно, к тому же есть удобный подлокотник.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Nissan X-Trail	Mitsubishi Outlander	Land Rover Freelander
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4510/1765/1675/2625	4550/1750/1605/2625	4382/1809/1808/2557
колея спереди/сзади	1530/1530	1496/1506	1534/1545
Объем багажника, л	410/1841	402/1708	354/1319
Рабочий объем, см³	1998	2351	2497
Снаряженная/полная масса, кг	1420/2000	1500/н.д.	1626/2060
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,3	12,3	11,1
Макс. скорость, км/ч	177	169	182
Топливо/запас топлива, л	A95/60	A95/59	A95/64
Размер стандартных шин	215/70R15	215/60R16	195/80R15

КОМПЛЕКТАЦИЯ

ОПЦИИ	Nissan X-Trail	Mitsubishi Outlander	Land Rover Freelander
Литые колеса	+	+	+
Кондиционер	+	+	+
Климат-контроль	+	–	–
Обтянутый кожей руль	+	+	–
Электростеклоподъемники	+	+	+
Электрозеркала	+	+	+
Противотуманные фары	+	+	–
Сигнализация	+	+	+
Центральный замок	+	+	+
Круиз-контроль	–	+	–
ГУР	+	+	+
Полный привод	+	–	+

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У НЕОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА
(работа плюс запчасти), руб.

НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТ	Nissan X-Trail	Mitsubishi Outlander	Land Rover Freelander
Замена масла и фильтра двигателя	2400	2600	5000
Замена свечей зажигания	2000	3700	4400
Замена фильтра воздушного	520	400	1800
Замена фильтра салона	900	1500	1350
Замена колодок передних/задних	2500/2100	3450/3500	4500/3500
Диагностика двигателя	800	1900	900
Диагностика подвески	1200	3000	1500
ИТОГО	12 420	20 050	22 950

Над головой задних пассажиров «Мицубиси» достаточно места, а гигантские подголовники уберегут шеи от травмирования в случае аварии.

Судя по чехлам на заднем диване, состояние тканевой обивки «Ленд-Ровера» не лучшее. Однако сиденье не промятое, и двум пассажирам здесь будет вольготно.

На правах рекламы

МГНОВЕННО УВЛАЖНЯЕТ МОЮ ЧУВСТВИТЕЛЬНУЮ КОЖУ

Gillette

Gillette и никаких примет!

РЕКОМЕНДОВАНО
Для чувствительной кожи
Российским обществом дерматологов*

БАЛЬЗАМ ПОСЛЕ БРИТЬЯ GILLETTE SERIES
для чувствительной кожи

Специальная формула бальзама содержит алоэ вера, глицерин и смягчающие компоненты. Помогает избежать ощущения сухости и стянутости после бритья даже для чувствительной кожи.

* Общероссийская общественная организация «Российское общество дерматовенерологов».

Gillette
Лучше для мужчины нет

Реклама. Series – Сериз.

но легко пачкается. Чистюлям придется ее регулярно оттирать.

Динамика «Мицубиси» приемлемая, управляемость легковая. Это хороший вариант для города, но на раскисшей колее «Аутлендер» рискует застрять, как обычная легковушка. Он ведь переднеприводный. Зато в сравнении с полноприводным собратом бензина съест меньше.

ПРИВИЛЕГИРОВАННЫЙ

«Ленд-Ровер Фрилендер» всегда считался круче одноклассников – марка обязывает. Мечта обладать им всякий раз разбивалась о высокую цену, но вот подержанный экземпляр доступен, если не брать во внимание стоимость обслуживания и запчастей. Наш «британец» не скрывает свой возраст. На пороге заметная вмятина. Не исключено, что машина часто колесила по бездорожью. А значит, первым делом необходима проверка подвески, осмотр днища, вискомуфты и раздаточной коробки.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ LAND ROVER FREELANDER, руб.

2001	420 000–540 000
2002	420 000–550 000
2003, рестайлинг	420 000–570 000
2004	435 000–630 000
2005	520 000–670 000
2006	580 000–750 000

«Фрилендер» хоть и «паркетник», но с заметным вседорожным уклоном. Здесь постоянный полный привод, есть система спуска с горы HDC (Hill Descent Control). Нажав желтую кнопку за рычагом селектора автомата, избежишь риска сорваться с крутого склона. Умный механизм активирует тормозную систему, и автомобиль неспешно ползет вниз где-то на 7 км/ч. Удачная находка и крылья из пластика: не сгниют и даже не заржавеют.

Левое переднее кресло устроит водителей среднего роста, рослым же будет неудобно. Эх, ему бы регулировок побольше! О состоянии тканевой обивки можно только догадываться: она скрыта от глаз чехлами. Скорее всего, материал уже сдался времени. Циферблаты приборов с серебристыми ободками выглядят стильно, однако цифры мелковаты. На торпедо два подстаканника. Думаю, они больше пригодятся переднему пассажиру, а не тому, кто сконцентрирован на дороге.

Задний диван достаточно хорош, хотя и неширок. Под потолком – две сетки, куда можно положить всякие мелочи. Багажник не самый большой, но всему необходимому для семейной поездки на дачу место найдется. Спинка дивана складная, сюда влезет и габаритный груз.

ВЫБОР СЕМЬЯНИНА

«Фрилендер» – самый вседорожный из нашей тройки. Но видно, что машина пожила. Необходима тщательная проверка ходовой и время на поиск хорошего сервисного центра. К официалам со стандартно высокими ценами поехать на стареньком «британце» не решусь.

«Аутлендер» – чисто асфальтовый автомобиль. У него азартная управляемость и слава надежного авто. Но если путь на дачу пролегает по плохим дорогам, лучше подобрать что-нибудь другое.

«Х-Трейл» на их фоне – компромисс. Он вынесет легкое бездорожье, а в городе водитель не будет чувствовать себя за рулем грузовика. Салон же здесь самый просторный. Несмотря на то что автомобиль смотрится середняком, он показался мне самым стоящим вариантом для покупки. Смущают лишь возможные проблемы с нейтрализатором – выявить их поможет диагностика. ЗР

Благодарим автомаркет «Формула 91» за помощь в организации фотосъемки.

ПОДЕРЖАННЫЙ LAND ROVER FREELANDER: НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ

Кузов. В целом он крепкий и прочный. Двустороннее гальваническое покрытие хорошо защищает стальные панели от ржавчины.

Ходовая часть. Опорные подшипники стоек передней подвески выхаживают 60 000 км. На более поздних экземплярах стоят более долговечные, доработанные детали. Срок службы рулевых наконечников невелик, всего 30 000 км. При длительном буксовании может перегреться муфта, подключающая задние колеса. Если в движении появился гул, виноват, скорее всего, редуктор заднего моста. Если обнаружите на нем потеки масла, это сигнал к замене износившихся сальников карданного вала и привода. Вибрации и удары при движении – известие от переднего карданного вала. Потребуется либо поменять его в сборе, либо заменить крестовины. Если при осмотре кардана обнаружите износ, внимательно осмотрите и раздаточную коробку. Следующим претендентом на замену может стать именно этот узел.

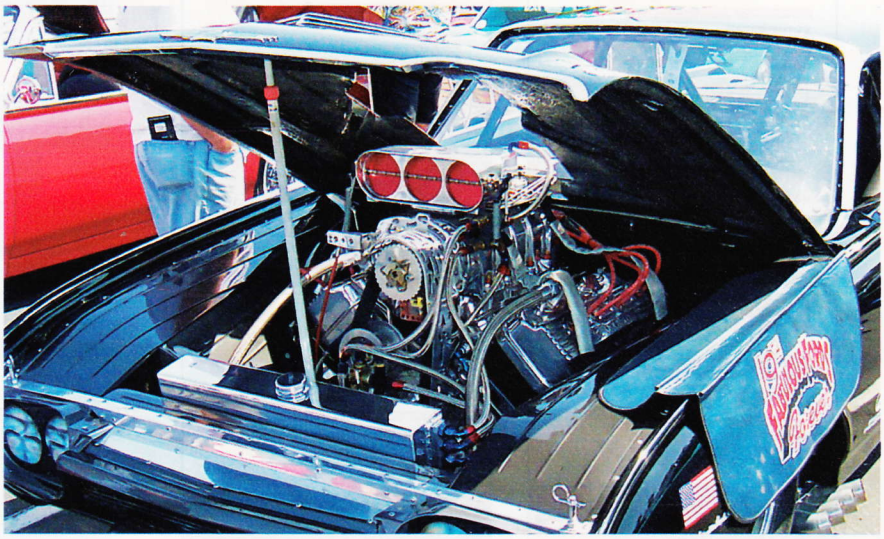
Коробка передач. Механика и автомат Steptronic японской фирмы Jatco не преподнесут особых сюрпризов

Двигатель. 1,8-литровый мотор откровенно слабоват. Чтобы добиться приемлемой тяги, его нужно крутить, потому на поживших экземплярах нередки случаи перегрева. Бензиновый 2,5-литровый 24-клапанный V6 (тип KV6) разработки «Ровер» более надежен, но при покупке стоит заменить ремень ГРМ.

Электрооборудование. Может барахлить электропривод люка и третий стоп-сигнал, но в основном электрика работает без нареканий. Многие владельцы сознательно меняют штатную АКБ на батарею повышенной емкости. Она не так быстро разряжается в мороз, когда включены приборы отопления и кондиционер.

ГОНКА ВООРУЖЕНИЙ

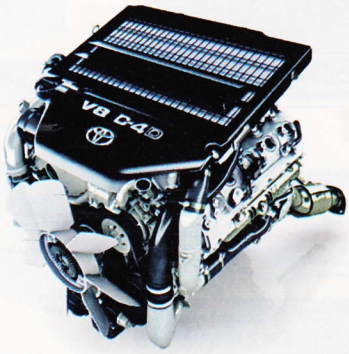
Количество лошадиных сил – не главная характеристика двигателя, считает **Евгений Борисенков**.



Важнейшим критерием выбора принято считать паспортную мощность. Эта характеристика способности двигателя совершать работу, разумеется, содержит полезную информацию. Жаль только, выразить потребную ему работу в лошадиных силах или киловаттах сможет не каждый покупатель. Куда проще ориентироваться по финансоемким показателям – транспортному налогу и расходу топлива. Уж что-что, а считать деньги умеют все! И, конечно, не стоит игнорировать тип агрегата.

Наиболее активно насыщать наш рынок дизельными двигателями взялась компания «Фольксваген» – такие моторы встречаются на всех основных моделях концерна. Так,

ДИЗЕЛЬ

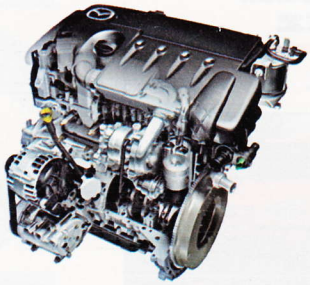


Хорошие тяговые возможности, низкий расход топлива.

Повышенные требования к качеству топлива, высокая стоимость.

С точки зрения долговечности, тяговых характеристик и расхода топлива большинству наших водителей подошел бы дизель. Однако отечественных в продаже нет, да и импортные пока везут неохотно. Аргументы против – дефицит оборудования и специалистов, а также нестабильное качество топлива. На практике это несколько ограничивает свободу передвижения, так как привязывает владельца к авторизованному сервису и проверенной АЗС. Правда, с развитием дилерских сетей эти страшилки постепенно теряют актуальность, ряды обладателей двигателя с воспламенением от сжатия ширятся на глазах. Хотя такой мотор и дороже бензинового аналога на 10–20%. Кроме того, агрегат накладнее в обслуживании – межсервисные интервалы здесь, как правило, меньше, а стоимость ТО выше.

БЕНЗИНОВЫЕ ТИПА «ДАУНСАЙЗИНГ» (малообъемные, но многосильные)

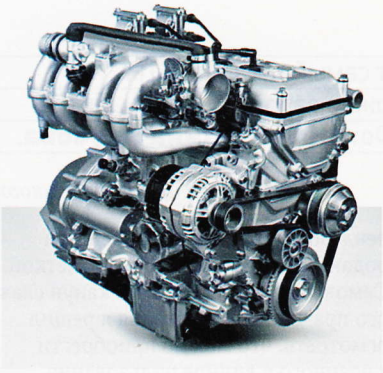


Относительная экологическая чистота, умеренное потребление топлива.

Высокие требования к сервису.

Традиционные бензиновые моторы в последнее время мельчают на глазах – востребованные 120–170 «лошадей» запросто снимают с объема в 1,4 л, а то и 1,2 л. В ходу всевозможные ухищрения вроде регулируемых фаз газораспределения и систем наддува, управляемых ныне электронным разумом. Доводя рабочие процессы до состояния, близкого к совершенству, создатели добиваются по-дизельному малого расхода топлива и существенного снижения вредных выбросов. Доплачивать за инновации, как правило, не приходится – цена этих авто соответствует среднестатистической.

БЕНЗИНОВЫЕ КЛАССИЧЕСКИЕ

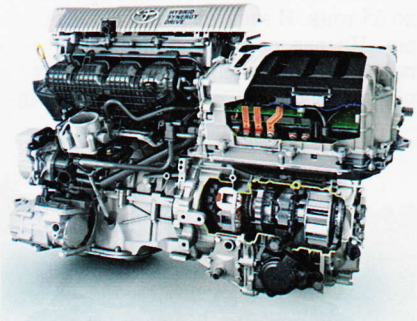


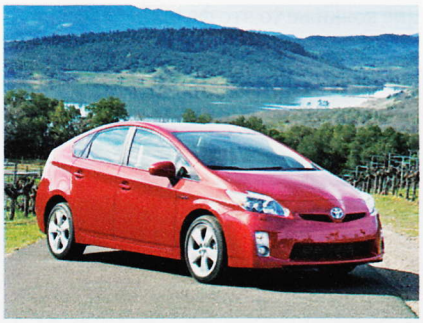
Относительная простота обслуживания, неприхотливость в эксплуатации.

Высокий расход топлива.

Все бы хорошо, но даунсайзинг подразумевает дорогие расходники и квалифицированный уход – беззаботным ездокам лучше предпочесть традиционные атмосферники. Большой, грубый, экологически бесперспективный и прожорливый агрегат особой деликатности в обращении не требует.

ГИБРИДНЫЕ





Низкие выбросы в атмосферу.

Экзотический товар со всеми вытекающими последствиями.

Аппараты с такими силовыми агрегатами, не говоря уже о чистых электромобилях, на рынке России почти не присутствуют: уж больно дорого и непрактично. Во всяком случае – пока.

«Гольф» с двухлитровым TDI мощностью 110 л.с. продают по цене от 839 450 руб., «Пассат» (2,0 л, 140 л.с.) – от 1 066 000 руб., «Тигуан» (2,0 л, 140 л.с.) – от 1 248 000 руб. Впрочем, конкуренты в стороне не остались. «Форд», например, оснащает двигателями с воспламенением от сжатия «Фокус» (1,8 л, 115 л.с.; от 644 000 руб.) и «Мондео» (2,0 л, 140 л.с.; от 921 300 руб.). Поклонники французских автомобилей могут приобрести почти народный «Пежо-308» (1,6 л, 110 л.с.; от 775 000 руб.) или престижный «Ситроен-С5» (2,0 л, 135 л.с.; от 1 165 500 руб.).

Так называемые даунсайзинговые (малоразмерные) моторы предлагают, в частности, покупателям «Опеля-Астра» (1,6 л, 150 л.с.; от 765 000 руб.), «Пежо-308» (1,6 л, 150 л.с.; от 859 300 руб.), «ФИАТа-Брава» (1,4 л, 150 л.с.; от 650 000 руб.), «Фольксвагена-Поло» (1,2 л, 102 л.с.; от 626 000 руб.), а также поклонникам иных марок.

Гибриды, повторимся, редки, ведь более-менее доступна только «Тойота-Приус» за 1 249 000 руб. Невысокий спрос плохо стимулирует предложение. ЗР

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Какой силовой агрегат вы предпочли бы для своего будущего автомобиля?

На правах рекламы

БЮРО ПУТЕШЕСТВИЙ
За рулем
105082, Москва, ул. Бакунинская, д.72
т. 961 11 51, т/ф 961 11 50
http://travel.zr.ru,
e-mail: turburo@zr.ru zrtravel@zr.ru

ПОЕХАЛИ С НАМИ!

ТУРЫ НА СВОИХ АВТОМОБИЛЯХ

ЗИМНЯЯ ФИНЛЯНДИЯ НЕДЕЛЯ
от 16 900 руб.

БЛИЦ-ТУР В ЕВРОПУ
Будапешт (1 ночь) — Вена (2 ночи) — Прага (2 ночи) — Дрезден (1 ночь)
от 16 300 руб.

ТУР В ИТАЛИЮ
Краков-Прага (2 ночи) — Каваллино (неделя на море рядом с Венецией) — Вена (2 ночи) — Будапешт
от 16 300 руб.

ТУР В БОЛГАРИЮ
(2 недели на море)
от 8250 руб.

разработка индивидуальных маршрутов

БРОНЯ – МОЯ!

Хватит перебирать черно-белые фотографии, вспоминая юность в сапогах. Тот самый танк или БТР, который вы некогда холили и лелеяли все годы армейской службы, теперь можно запросто купить. Прайс на демилитаризованную технику с интересом изучал **Максим Приходько**. Фото **Константина Якубова**.

Купил танк и не жалею. Никого...

Военный склад – волшебное словосочетание для любого, кто вознамерился прикупить что-либо весомое из армейских излишков для себя любимого. Наберите в интернет-поисковике «купить танк» – волосы дыбом встанут от количества предложений! Это наши легковушки всегда вызывали вопросы насчет качества – но все, что предназначалось для защиты родного Отечества, делали на совесть. Даже грузовики, которые родина щедро штамповала миллионами экземпляров, наш народ выбирал те, что с военной консервации. Цена/качество, знаете ли. А сколько дивных историй до сих ходит в народе о нулёвых генеральских «двадцатьчетверках» и майорских «уазиках», купленных за десяток тысяч в связи с окончательным «затариванием» склада? А всепогодное шасси, заточенное под дьявольской мощи ракету, но все еще годное для сбора грибов на любой широте и тоже по цене седана B-класса? А на Западе? Тамошние вояки не то что фельдфебельские «ленд-роверы» – танки и крейсера продают своим гражданам с пометкой «Самовывоз обязателен»! В канун славного праздника 23 Февраля я решил посмотреть, что можно приобрести из военного в личное пользование.

БРОНЕПОЕЗД С ЗАПАСНОГО ПУТИ

Первым делом, конечно, решил пройтись по крупным формам. МАЗ-537 «Ураган»: четыре моста, полный привод, дизель размером с кухню хрущевской однушки, на платформу грузи 15 тонн чего захочешь, плюс прицеп до 65 тонн. И запаска новая в подарок. Правда, расход топлива будет под 130 литров солярки на холостых оборотах, зато какой панорамный вид

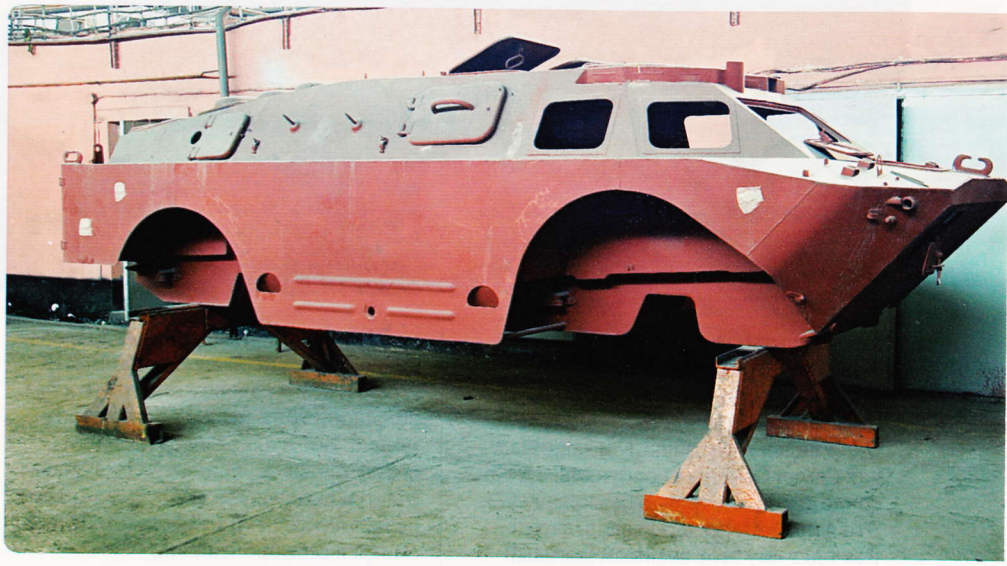
открывается с высоты. Цена вопроса – от полутора миллионов за шасси без пробега. Если на его базе найдете модуль передвижной столовой, ценник возрастет еще на 300–400 тысяч. В общем, я пока не готов. И финансово, и морально. Да и с парковками в Москве сами знаете...

Если пускаться в авантюру, так по-взрослому: танк. Не какой-то почти тыловой тягач МТЛБ – хочу настоящую боевую машину. Пусть и без башни. Я и сам без нее, раз захотел такого монстра сторговать. Мониторинг предложений показал, что за средний советский танк Т-72 просят примерно 2,5 миллиона рублей. Правда в объявлении уточнялось, что демилитаризованный красавец продается с башней, но без двигателя. Э-э, а как быть с мотором? «Мы продаем танк без двигателя – по документам он проходит как монумент или памятник», – ответили мне в торгующей организации. Воображение тут же нарисовало посреди дачного участка пятнистую громадину, которую никто никогда не сопрет по причине ее тотальной неподвижности... Да меня жена прибьет за такую покупку! За танк в люксовой комплектации, то есть с мотором, просили на миллион больше. Дороговизна объяснялась тем, что модель действительно легендарная – Т-34. Прав был собака Шариков: и у нас револьверы найдутся! И находятся до сих пор, но все-таки нет, не куплю – из бюджета сильно выйду.

С гигантоманией покончено, перехожу к технике размерами поменьше. Как вам бронированный кабриолет БТР-152? За транспортер 1950 года выпуска 880 тысяч рублей – цена вполне подходящая. Запчастей навалом, ведь многое подходит от старых зиловских грузовиков, на чьей базе и построено это армейское ретро. И по габаритам вполне подходящий. Правда, его бензиновый аппетит способен доконать в два счета, но и здесь есть варианты. Скажем, в кино можно сниматься или свадьбы катать по пересеченной местности. Другой вопрос, что его, как «Форд-Фокус» по программе утилизации, без долгой очереди не купить. А хочется-то прямо сейчас.

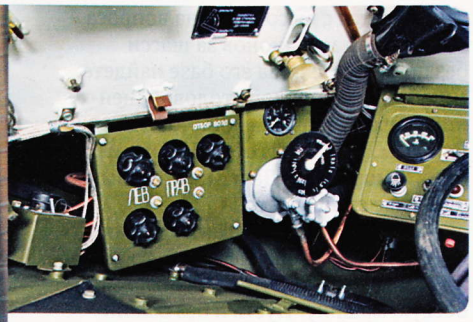
Ну и ладно, пацаны не плачут! БТР-80, командно-штабной вариант, 2 миллиона с торгом. Можно и подешевле найти, с пробегом, благо на рынке демилитаризованной техники их как грязи на танковом полигоне. Естественно, никакого вооружения, зато отменная плавучесть, живучесть, пассажировместимость и суперремонтопригодный камазовский мотор. Слушайте, все хорошо, но цена! За эти деньги можно такой навороченный

Эти бронекорпуса – на ответственном хранении. Самые плохие пойдут на переплавку, из остальных будут делать ТС-1.



Промежуточный этап: корпус с небольшими изменениями готов к окраске. Клиент заказал боковое остекление и люки по бортам – в оригинальной версии их нет.

Водительское место ТС-1 дисциплинирует. За рулем такой машины шалить на дороге не хочется.



Двухцветная окраска кабины, рассчитанной на четверых, позволяет весьма сносно считывать показания множества приборов даже при закрытых люках.

В ходе тест-драйва рекомендую прокатиться и на броне – вспомнить армейское прошлое.

Даже глушители у этой машины будут новые. Запах обгорелой краски – лучший знак качества.

джип купить!.. А кстати, не одно же наше ГАБТУ балует граждан милитаристским техно – может, что из натовских запасов подойдет?

Увидел я эту машину и закричал, как Семен Семеныч Горбунков: «А есть точно такой же, только без крыльев?». Это я про «Мерседес-Гелендеваген». Как идет ему этот военный матовый оттенок. Ну и пусть без пулемета, но люк-то остался! Да что люк, один противопехотный кенгурятник чего стоит! Опять же, с запчастями ноу проблем, хватает у нас в стране разборок по «геликам». Просто непонятно, как на таком богатстве «бундесы» планировали с нами воевать? Да мы бы их голыми руками, всех, чтобы машину зазря не портить. Красавец, но... 2 миллиона, однако.

Просматривая аналогичные западные сайты, наткнулся на еще одно выгодное предложение: минобороны Великобритании реализует населению авианосец «Инвинсибл» 1977 года выпуска, не перевертыш, на хорошем ходу, цена договорная. На всякий случай уточнил карту промеров глубин рек и озер Центральной России – есть в редакции мужики, что во флоте служили. И в авиации тоже.

Однако не думайте, что я так ничего себе и не нашел. Родной ВПК столько всего наворотил, что уйти без покупки с этого рынка просто невозможно. Вот и я, поглядев на танки безмоторные да «шишиги» со знаком советского качества (ГАЗ-66 с тентом), решил пойти ленинским путем. И присмотрел себе броневичок.

БОЙКИЙ ТОВАР

Вот он, мой сознательный выбор. БРДМ-2, а ныне ТС-1, транспортное средство, одно. И пусть одно, зато какое! Тут вам и лобовая броня в 10 мм (привет EuroNCAP), и водомет, и полный привод вкупе с ассистентами для преодоления всяких рвов. И даже экранированное электрооборудование на самый последний случай. Все это будет работать, если вы купите машину из первых рук, то есть с военного склада. Я такой нашел, на 22-м Бронетанковом ремонтном заводе.

Официально из всей милитаритехники можно приобрести лишь БРДМ. Если найдете такой броневик в профильной организации, то получите полностью откапиталенную машину: двигатель, подвески, мосты, коробка и раздатка – все это с гарантией. Вдобавок сам бронекорпус будет отпескоструен и выкрашен в любой цвет по желанию. Естественно, такую «бээрдэмку» можно найти гораздо дешевле с рук, но тут уж никто никакой гарантии не даст. Так называемая базовая комплектация, армейская, стоит 800 тысяч рублей. В заводских условиях по желанию установят другой мотор, ибо родная газовская «восьмерка» хотя и разгоняет пятитонную махину до сотни, но не радует топливной экономичностью. Зато сколько радости получит владелец в движении! Потенциального покупателя ждет тест-драйв под руководством инструктора, ведь самому разобраться с этими рычагами, кранами, задвижками и внушительными кнопками с обязательным трафаретом «Водитель, помни!» – невозможно.

Забудьте про кресло с поясничной поддержкой, вашу спину обнимает военное седло, которое всегда будет немножко грязным – вход в эту посудину сверху, через люк! (Заодно такой «фитнес» поневоле заставит похудеть.) Некоторые вандалы заказывают дверь по борту – но зачем же хорошую вещь портить? Этим-то машина и ценна, что тут все не как у людей. Обзор через

два лобовых люка только вперед, что вполне естественно для броневичка.

Ну, втыкаем первую, слегка погазовали на месте – родная «шестерка» энергичным сержантским рыком огласила подмосковный лес. Вперед! Поверьте, минут через двадцать вы влюбитесь в этот неказистый армейский вседорожник, как и я. Да что там эти «лексусы» с «хаммерами»! За рулем такого аппарата, который, кстати, всего-то на 40 сантиметров выше «Ленд Крузера» и на метр длиннее, любые дороги нипочем. А уж внимание вашей персоне будет обеспечено сразу и навсегда. Единственное «но» – за такой машиной придется побегать. В свободной продаже их пока негусто: Минобороны жадничает. Если военные поймут, что армии этот вездеход (а он до сих пор стоит на вооружении!) не нужен, вот тогда с этим транспортным средством станет посвободнее. А тот, на котором ездил я, не продается: это заводская демоверсия. Нельзя же, понимаешь, на пальцах объяснять клиентам, какую мощь и красоту они выбирают. Лучше один раз увидеть. И немедленно купить. ЗР

Благодарим 22-й Бронетанковый ремонтный завод за помощь в подготовке материала.

Что предпочесть, я решил сразу. И навсегда.

1

2

3

СЛУЖИВЫЕ

Из многообразия демилитаризованной техники чаще всего встречается БТР-80 (**1**): от миллиона с хвостиком за заезженный вариант до 2 миллионов за новую машину с консервации. Среди колесных боевых машин лидирует, естественно, БТР-152 (**2**). Роскошный экземпляр без пробега потянет на 800 тысяч рублей. Если планируете ездить вообще вне всяких дорог, обратите внимание на тягач «Ураган» (**3**). Это, по сути, трехкомнатная квартира на колесах с вместительной антресолью в виде безразмерного кузова. Желаете 100-процентную военную экзотику – выбирайте танк. Т-34 на ходу – 3,5 миллиона (**4**). Всевозможные гусеничные тягачи заметно дешевле – от миллиона за экземпляр с дополнительными гусеницами. Из зарубежного в большом почете военные версии «Гелендевагена» (**5**), которые стóят, как их гражданский аналог. А на сладкое – английский авианосец, принимавший участие в войне за Фолклендские острова (**6**). Продается он без авиагруппы, и цена на сей «чудесный пароход» не объявлена, чтобы не спугнуть настоящих покупателей, которых ждут из любой страны мира.

4

5

6

ЗАЛОГ ЗДОРОВЬЯ

Российские дилеры – ярые поборники чистоты. Многочисленные уборщицы круглосуточно трут, моют и чистят все, что можно. Могут ли при этом в ремзоне оказаться грязные автомобили клиентов, в процессе рейда по сервисам «Пежо» выяснял **Игорь Теременко**. Фото **Георгия Садкова**.

Интересовала нас, впрочем, не только мойка – контрольные показатели для оценки работы дилерских СТО приведены в таблице. «Незаявленные дефекты» – это искусственно внедренные неисправности (отсутствует элемент крепления колеса; неисправны вакуумный усилитель тормозов, звуковой сигнал и лампа одного из «стопов»; приспущена шина и не работает омыватель по причине отсутствия жидкости), позволяющие судить о качестве проведенной диагностики. Именно эту услугу мы и заказываем профессионалам.

ПУТЬ К ПРИЧАЛУ

Желая попасть в «Бретань-Авто» (Москва, улица Ивана Франко), мы пришвартовались прямо у главного входа – иного свободного места в окрестностях не нашлось. Но стоило нам запереть дверь авто, как внимательно наблюдавший за мытарствами охранник радостно предложил переехать на клиентскую парковку, спрятанную на задворках станции. И правильно – охота на клиентов куда интереснее простого стояния «на тумбочке»! Не менее изобретательным оказался мастер, организовавший приемку среди сугробов. В отведенном для этого помещении, конечно, теплее, зато на морозе клиент меньше капризничает. А вот слесари предпочли просто заняться делом, благодаря чему не только уложились в обещанный интервал, но и обнаружили все дефекты.

ВОДОБОЯЗНЬ

Компания «Аврора» вроде и расположена весьма удачно – возле одной из центральных станций московского метро, а наплыва клиентов не наблюдается. Полагаем, все дело в отсутствии мойки, без которой сервис все равно что цыган без лошади, птица без крыльев, брачная ночь без невесты. Может ли слесарь нормально трудиться, если в глаза сыплется песок, а за шиворот падают куски талого снега? Эти не сумели: большая часть дефектов осталась неопознанной. Кому охота считать заросшие грязью гайки или шарить по ободу в поисках золотника! А свет сквозь покрытые бурым налетом фонари стоп-сигнала вообще можно разглядеть только в полной темноте.

«Арманд-Пежо», один из старейших дилеров марки, показал себя середнячком.

Самая дешевая и качественная диагностика – в «Бретань-Авто».

Документы на оплату в «Авроре» подают клиенту в комнате отдыха.

Что до омывателя, то этого слова здесь, похоже, прежде не слышали.

ОТ ПЕЧАЛИ ДО РАДОСТИ

В «Авес-Пежо», что на улице Академика Королева (Москва), каждый любит клиентов по-своему. Приемщики, например, обожают с ними беседовать. Часов при этом специалисты не наблюдают, из-за чего нам пришлось прождать лишние 40 минут! Слесари автовладельца уважают и трудятся хоть и не торопясь (машину вернули с часовым опозданием), зато добросовестно – в списке рекомендаций значились все наши «закладки». А руководство и вовсе преподнесло сюрприз: бачок омывателя нам безвозмездно заполнили под завязку! Правду говорят: первое впечатление обманчиво.

ТУЛЬСКИЙ ПРЯНИК

«Нормандия-Авто» расположена далеко за МКАД, в славном городе Туле, однако столичным дилерам не уступает. Мало того, только здесь мы смогли наблюдать за ходом диагностики сквозь огромную стеклянную стену – прочие дилеры не удосужились хотя бы монитор установить. Приемщик встретил нас, как хлебосольный хозяин. Платить за отменный обед в местном кафе пришлось, правда, из своего кармана, но впечатления это не испортило. Тем более что машину приняли и проверили довольно быстро – на все про все ушло не более часа. К сожалению, из всех дефектов нашли только малую часть, однако мастер честь фирмы отстаивал до последнего. Мол, проверяли все, что положено, но не все смогли обнаружить. Диагностика – дело непростое.

СЛОВО И ДЕЛО

Если верить мастеру, машины на диагностику в «Арманд-Пежо», что в Гостиничном проезде (Москва), принимают исключительно в чистом виде. Мы возражать не стали – 170-рублевый вклад в дело чистоты

Проверить работу омывателя без содержимого невозможно, однако долить жидкость догадались лишь в двух сервисах.

В «Авес-Пежо» автомобили обслуживают долго, но тщательно.

Навыки обслуживания на фирменном сервисе прививают с детства.

Кафе в сервисе «Нормандия-Авто» (Тула) готово накормить клиентов вкусно и недорого.

показался неразорительным. Впрочем, последствий наше согласие не имело – грязный автомобиль забрали прямо на улице и по истечении оговоренного срока вернули... там же и в том же виде! Денег за помывку, правда, тоже не взяли. Видимо, корпоративный стандарт здесь действует избирательно и мы попали в число «счастливчиков». На этом везение закончилось – часть дефектов остались незамеченными. Может, стоило все же помыть?

Увы, не все дилеры в ладу с Мойдодыром. А ведь чистота – залог здоровья, в том числе и автомобиля. Так стоит ли считать операцию второстепенной или, тем паче, необязательной? Глядишь, и результаты диагностики были бы утешительнее. ЗР

ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ СЕРВИСА

	«Арманд-Пежо»	«Бретань-Авто»	«Аврора»	«Авес-Пежо»	«Нормандия-Авто»
УДОБСТВА ДЛЯ КЛИЕНТОВ					
Указатели на прилегающих улицах	+	+	+	+	+
Наличие поста приемки-выдачи автомобиля	–	–	–	–	–
Трансфер	+	+	+	–	–
ДИЛЕРСКИЙ ЭТИКЕТ					
Принимают ли в ремонт в назначенное время	+	+	+	–	+
Отношение к клиенту	+	+	+	+	+
Разъяснение предстоящих сервисных работ и выдача рекомендаций	+	+	+	+	+
СОБЛЮДЕНИЕ РЕГЛАМЕНТА РАБОТ					
Соответствие заявленного и действительного платежей	+	+	+	+	+
Продолжительность работ в сравнении с заявленным временем	+	+	+	–	–
Наличие мойки в технологической цепочке	–	–	–	–	–
ИСПРАВЛЕНИЕ НЕЗАЯВЛЕННЫХ ДЕФЕКТОВ					
Завернуть гайку (болт) колеса	–	+	–	+	–
Стоп-сигнал	+	+	–	+	+
Давление в шинах	+	+	–	+	–
Проверка омывателя	–	+	–	+	–
Клапан вакуумного усилителя тормозов	+	+	+	+	+
Звуковой сигнал	+	+	+	+	+
ИТОГО (максимум – 15)	**11**	**13**	**9**	**10**	**8**

Примечание. «+» и «–» обозначают, существуют или не существуют, выполняются или не выполняются названные сервисные услуги.

КАК МЫ ЗАПОЛНЯЕМ ТАБЛИЦУ

Отметки в пунктах «строгой отчетности» делаем на основании заказ-нарядов и устных рекомендаций мастеров дилерских СТО. Если документальное подтверждение события отсутствует (вежливость, например, – явление нематериальное), оценку выставляем по субъективным впечатлениям большинства, благо тест-группа состоит из трех человек.

Редакция благодарит компанию «Пилот-Авто» за предоставленный автомобиль.

ЛЮБОВЬ ДО ВОСТРЕБОВАНИЯ

Впечатлениями о работе дилерских станций технического обслуживания в 2010 году делится **Игорь Теременко**.

Напомню: за 12 месяцев ушедшего года мы инкогнито посетили 28 СТО официальных дилеров (недобор двух центров «Шевроле» произошел по техническим причинам) с просьбой провести плановое обслуживание авто профильной марки. Результаты оценивали по-разному – на основании документов и на глазок. Сложнее всего было с квалификацией исполнителей. Определять ее пришлось «втемную», коль скоро постоянного присутствия клиента в ремзоне фирменные стандарты не предусматривают. Объективности ради мы вынуждены были внедрить в подопытную машину несколько рукотворных дефектов, фигурирующих в таблице как незаявленные. Остальные номинации в комментариях, очевидно, не нуждаются. Общие же итоги выглядят так.

Подавляющее большинство дилеров («Мицубиси», «Фольксваген», «Форд») отличились в области этикета, дружно набрав близкие к максимальным 13 очков. Оно и понятно: ничто не ценится так дорого и не обходится так дешево, как вежливость. «Шевроле» и «Ситроен» прокололись на обещанных подарках – их нам выдали отнюдь не по доброй воле.

Отношение к прочим человеческим потребностям куда более прохладное. Бросается в глаза отсутствие как указателей (чтобы в сервис приехать), так и трансфера (чтобы оттуда уехать). Особенно прижимистыми показали себя дилеры «Фольксвагена». Парковки для клиентов есть практически везде, но приоритет имеют товарные автомобили. Попросту говоря, площадки нередко занимают под склад.

К регламенту проведения ТО персонал подходит изобретательно. Издержки ложатся на клиента, вынужденного оплачивать либо дополнительные операции, не упомянутые в сервисной книжке, либо помывку авто, почему-то выпавшую из технологического процесса. При этом никто никуда не торопится, из-за чего окончание процесса нередко откладывается

на час-другой. А что, песка в России хватает! Единственное приятное исключение – компания «Ситроен», чьи дилеры ценят и время, и деньги.

Хуже всего дилеры справились с незаявленными дефектами – входной диагностике все еще не уделяют должного внимания. Перечень необходимых работ есть у всех, но пользуются им единицы. Лидировали в номинации дилеры «Мицубиси», сумевшие наскрести всего семь очков из возможных пятнадцати!

Так что за машиной стоит присматривать и самому, руководствуясь инструкцией по эксплуатации. На профи надейся...

Основные автопроизводители «сидят» на российском рынке уже давно – а создать нормальный сервис не в состоянии? Здания возвели, оборудование смонтировали и даже сотрудников (судя по обилию именных сертификатов на стенах) обучили. А механизм все одно движется со скрипом. Каков же вывод? На наш взгляд, глючит система управления – пора перепрошивать. Программу нетрудно найти в вузовском учебнике: надо составить пооперационные технологические карты, провести хронометраж, сократить перекуры... А еще – научить персонал любить ближнего своего. Но это, похоже, задача отдаленного будущего. ЗР

ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ СЕРВИСА

	Chevrolet	Citroen	Mitsubishi	Volkswagen	Toyota	Ford
УДОБСТВА ДЛЯ КЛИЕНТОВ						
Указатели на прилегающих улицах	–1*	1	3	–5	5	–3
Парковка для клиентов	1	3	5	5	5	5
Трансфер	3	1	3	–3	–1	5
ИТОГО	3 (5)**	5	11	–3	9	7
ДИЛЕРСКИЙ ЭТИКЕТ						
Принимают ли в ремонт в назначенное время	3	5	5	3	5	5
Внимание к клиенту	–1	1	3	5	1	3
Общение с клиентом во время ремонта	1	3	5	5	3	5
ИТОГО	3 (5)**	9	13	13	9	13
СОБЛЮДЕНИЕ РЕГЛАМЕНТА РАБОТ						
Соответствие заявленного и действительного платежей	1	5	3	–1	1	5
Продолжительность ТО в сравнении с заявленным временем	1	5	1	1	–1	3
Полнота ТО	3	5	5	1	3	1
ИТОГО	5 (8)**	15	9	1	3	9
ИСПРАВЛЕНИЕ НЕЗАЯВЛЕННЫХ ДЕФЕКТОВ						
Завернуть гайку колеса	3	1	3	–1	5	3
Регулировка света фар	–3	–1	–1	–5	–3	1
Долив тормозной жидкости	–1	5	5	–5	1	1
ИТОГО	–1 (–2)**	5	7	–11	3	5
ИТОГО ПО МАРКЕ	**10 (16)**	**34**	**40**	**0**	**24**	**34**

*Цифра получена сложением (с учетом знака) баллов, заработанных каждым дилерским центром соответствующей марки в ходе прошлогоднего рейда (максимум +5, минимум –5).
**Усредненный показатель по пяти сервисам (реально проверено три).

ПАРК НЕ ДЛЯ ПРОГУЛОК

Под Санкт-Петербургом началась сборка седана «Хёндай-Солярис» (подробнее – на с. 28). Уровень локализации на данный момент достиг 45%. Этого удалось достичь, расположив рядом с заводом целый парк поставщиков кузовных деталей и комплектующих. Общие инвестиции в его строительство составили 5 872 000 000 руб. В год здесь (см. таблицу) могут сделать 150 000 машин.

Непосредственно на территории завода «Хёндай» находятся только фирмы Hysco (занимается закупкой и сортировкой холоднокатаной стали) и Mobis (производит крупные модульные компоненты).

Для рядового покупателя близость технопарка означает, что производитель сможет следить за качеством как готовой продукции, так и всех комплектующих.

«Солярис» изначально подготовлен для российских условий. Автомобиль среди прочего получил бачок с жидкостью омывателя ветрового стекла объемом 4 л и лампы ближнего света с увеличенным до 1500 часов сроком службы. На выбор – девять цветов кузова (восемь металликов и один перламутр). Все они на водной основе, то есть более экологичные. Кстати, доплачивать за металлик не придется.

Машину в комплектации Base и Classic можно дополнить кондиционером (20 000 руб.). Автомат прибавляет к цене 30 000 руб. (начиная с оснащения Classic).

Во всех шоу-румах дилеров (в этом году их число хотят довести до полутора сотен) «Солярису» отведено отдельное место. Ведь в нынешнем году компания планирует продать 70 000 машин этой модели.

ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПАРК ПОСТАВЩИКОВ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ HYUNDAI SOLARIS

Название компании	Общая площадь здания, м²	Продукция
Shinyoung	16 563	дверные панели
Sungwoo Hitech	3478	рамы, перекладины
Donghee	7012	бензобаки
NVH.K	6428	внутренняя отделка
Sejong	2469	глушители
Doowon	5349	кондиционеры, обогреватели
Daewon	5239	сиденья

ШУРШАТ ПАКЕТАМИ

В салонах дилеров «Фольксваген» принимают заказы на «Поло Седан» в «средней» комплектации Comfortline, а также пакет Premium, который сочетается с самым богатым оснащением Highline. Сборка этих модификаций уже налажена на заводе в Калуге.

Комплектация Comfortline предусматривает 15-дюймовые колеса с пластиковыми колпаками, зеркала с электрорегулировкой и обогревом, электропривод передних сидений, иммобилайзер, ЦЗ, радиоподготовку с четырьмя динамиками. Цена машины в этом оснащении с 1,6-литровым мотором (105 л.с.) и 5-ступенчатой механикой – 468 000 руб. Автомат прибавляет к цене 44 300 руб.

Пакет Premium включает в себя климат-контроль, боковые подушки безопасности для водителя и переднего пассажира, ESP с системами ABS, ASR и EDS и прочее. Стоимость пакета – 67 000 руб.

СКОЛЬКО СТУПЕНЕЙ?

«Хёндай-i30» теперь можно заказать в варианте с 6-ступенчатой механической коробкой передач, причем только вместе с 1,6-литровым двигателем (126 л.с.); 5-ступенчатой механикой оснащают машины с 1,4-литровым мотором в начальной комплектации Classic (585 900 руб.). За самый доступный хэтчбек с 4-ступенчатым автоматом просят 648 900 руб.

ЦЕНЫ HYUNDAI i30 с M6, руб.

Комплектация	Цена
Classic	620 900
Optima	665 900
Comfort	708 900

ПРАВЫЙ РУЛЬ СБИВАЕТ ЦЕНУ

Слепящий свет фар часто заставляет огрызнуться – эй, праворульный! Автомобили с таким расположением руля недолюбливают соседи по потоку, но спрос на приплывшие с Японских островов автомобили не снижается. Причина в низких ценах и добротной сборке. Сколько можно сэкономить, если купить машину с правым рулем?

Приобретение «Тойоты-Витц» 2003 года выпуска, аналога европейской «Тойоты-Ярис», сэкономит 15% стоимости. Ведь средняя цена подержанной праворульки – 299 000 руб. против 352 000 руб. за «Ярис» того же года рождения.

А при покупке «Тойоты-Харриер» 2004 года выпуска выгода составит 16%, или 160 000 руб. Средняя стоимость машины – 817 000 против 976 000 руб. за европейский аналог «Лексус-RX 350». Но здесь играет роль и престиж марки. У спортивных машин бренд также имеет немаловажное значение. Поэтому выгода при покупке праворульного «Ниссана-Скайлайн» 2004 года выпуска (480 000 руб.) составит 27% (175 000 руб.) по сравнению с «Инфинити-G» (655 000 руб.) с левым рулем.

ПРОЦЕНТ ЭКОНОМИИ ПРИ ПОКУПКЕ ПОДЕРЖАННОГО АВТОМОБИЛЯ С ПРАВЫМ РУЛЕМ *(по материалам Smartus.ru)*

Nissan Micra (2003) с правым рулем – 288 000 руб.; с левым рулем – 324 000 руб. **11%**

Suzuki Swift (2003) с правым рулем – 290 000 руб.; с левым рулем – 351 500 руб. **17%**

Honda Civic (2004) с правым рулем – 303 000 руб.; с левым рулем – 401 000 руб. **24%**

Subaru Impreza (2004) с правым рулем – 332 000 руб.; с левым рулем – 514 000 руб. **35%**

Toyota Corolla (2004) с правым рулем – 372 000 руб.; с левым рулем – 388 000 руб. **4%**

ЭКОНОМКИ

В фирменной дилерской сети «Бриджстоун» – Pole Position уже можно найти новинки грядущего летнего сезона: шины с низким сопротивлением качению Ecopia EP100A и спортивные Potenza S001 (на фото).

Ecopia заменит модель B250. По заявлению производителя, новинка не только на 3,1% превосходит предшественницу в экономии топлива, но и прослужит на сезон дольше. Шина представлена в шести размерах. Цена покрышки 195/65R15 – 3684 руб.

Высокоскоростная Potenza S001 – первая экошина в семействе Potenza. Ее сопротивление качению на 6% меньше, чем у предыдущей модели – RE050. А при испытаниях на треке она выиграла у нее почти секунду. Японскую новинку уже оценили в «Феррари»: в эти шины обувают спорткар F458. Новинку предлагают в 37 размерах, от 16 до 19 дюймов. Стоимость покрышки 205/55R16 – 5540 руб.

«АМУЛЕТ»? НЕТ, «КОРДА»

ТагАЗ начал продажи бюджетных седанов «Вортекс-Корда» – доработанных китайских «Чери-Амулет». Единственная комплектация машины Base предлагает ГУР, кондиционер, центральный замок с дистанционным управлением и противотуманки. Под капотом «Корды» – доработанный специалистами завода 1,5-литровый двигатель. У него не только увеличенная мощность (109 л.с.), но и новый экологический класс Евро-4. Коробка передач – только 5-ступенчатая механика. Стоимость машины – 349 000 руб.

РАДУГА ЦВЕТОВ

ДОЛИ АВТОМОБИЛЕЙ КАЖДОГО ЦВЕТА, %

Цвет	Москва	Регионы
черный	20,7	21,9
серебристый	15,7	20,7
синий	12,1	13,0
серый	10,8	11,2
красный	7,2	6,9
зеленый	5,4	5,5
белый	4,1	5,9
другой	24,00	14,90

По результатам анализа 5 109 764 интернет-объявлений.

Яркий окрас автомобиля все меньше интересен российским покупателям. Сменив оттенки серебристого, самым популярным цветом не только в Москве, но и в регионах стал черный. Система вертикального поиска Smartus.ru год назад проводила исследование цветовых предпочтений россиян. Тогда в Москве уже лидировал черный, но жители регионов еще предпочитали серебристый. Ныне регионы обогнали столицу: 21,9% машин регионального автопарка щеголяют мрачным окрасом против 20,7% в Москве. А в отдельных городах черный цвет стал доминирующим. К примеру, в Сочи такие машины составляют 25,9% всего автопарка города-курорта, а вот белых всего 13,9%.

RELEASE BY NALSUR KOSMOS

до 95%* меньше выпадения волос из-за ломкости

до 100%** свободы от перхоти

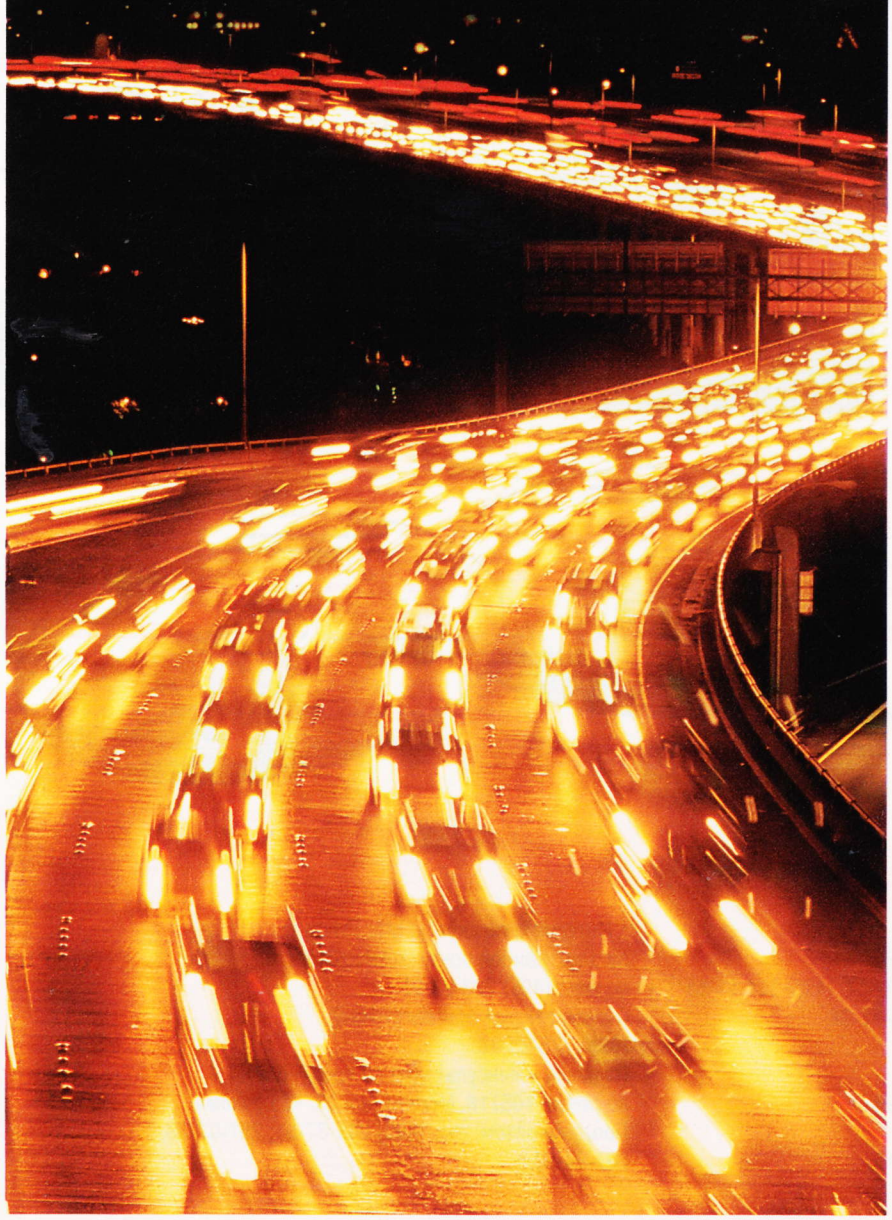
*по сравнению с шампунем без кондиционера **видимой перхоти при регулярном использовании. Товар сертифицирован. Реклама

СВЕТЛЫЙ ОБРАЗ

По просьбе ЗР специалисты исследовательского центра НИИАЭИ испытали 20 ламп типа Н7.

В программе определение освещенности в контрольных точках измерительного экрана согласно Правилам ЕЭК ООН № 112 при расстоянии до экрана 25 м. Использовали эталонную фару ближнего света при напряжении источника питания 12 В. Число контрольных точек замера пять: 50L, 75L, 50R, 75R, 0.

Итоги разочаровали. Китайские изделия не стали лучше, да и «европейцы» подкачали. Конечно, речь идет о выборочной проверке ламп, лежащих на прилавках мегаполиса. Но за что ругать Китай, если, к примеру, на упаковке ламп Philips одновременно указаны два производителя: сбоку – Германия, а на донышке – Франция!



16 место MegaPower Rallyblue

Заявленный производитель	Корея
Ориентировочная цена (за 2 лампы), руб.	220
Заявленная мощность, Вт	100
Измеренная мощность, Вт	измерить не успели

С такой лампочкой недолго и сгореть. У эталонной фары начал плавиться отражатель, из-за этого проверку немедленно прекратили. На то, что она не для дорог, намекает лишь слово *Rally*.

15 место SHO-ME Super Bright Halogen

Заявленный производитель	Китай
Ориентировочная цена (за 2 лампы), руб.	320
Заявленная мощность, Вт	55
Измеренная мощность, Вт	49,2

«Суперъяркие» лампочки использовать нельзя: в точках 50L и 0 значительное превышение освещенности.

14 место BlueVision DLAA

Заявленный производитель	«как Япония»
Ориентировочная цена (за 2 лампы), руб.	350
Заявленная мощность, Вт	100
Измеренная мощность, Вт	94,8

Светотеневая граница отсутствует вообще, а потому провести замеры согласно требованиям Правил ЕЭК ООН с такой лампой невозможно. Приговор понятный: на дорогах общего пользования применять нельзя.

ЛАМПЫ, РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ

13 место «Маяк Ultra Super White»

Заявленный производитель	не указан
Ориентировочная цена (за 2 лампы), руб.	215
Заявленная мощность, Вт	55
Измеренная мощность, Вт	49,2

Страна-производитель не указана. Лампочки не отвечают норме освещенности в точке 75R.

12 место «Маяк Ultra»

Заявленный производитель	Китай
Ориентировочная цена (за 2 лампы), руб.	155
Заявленная мощность, Вт	100
Измеренная мощность, Вт	62,4

Китайские лампочки, несмотря на заявленную избыточную мощность, не дотянули по освещенности в точке 75R.

11 место Philips BlueVision Ultra

Заявленный производитель	Германия
Ориентировочная цена (за 2 лампы + 2 пятиваттные лампочки), руб.	1450
Заявленная мощность, Вт	55
Измеренная мощность, Вт	49,2

В точке 50L освещенность превышает допустимую.

10 место Philips X-tremeVision

Заявленный производитель	Германия
Ориентировочная цена (за 2 лампы), руб.	1600
Заявленная мощность, Вт	55
Измеренная мощность, Вт	49,2

В точке 0 именитая лампочка неожиданно превысила требования стандарта.

9 место OSRAM Cool Blue

Заявленный производитель	Германия
Ориентировочная цена (за 1 лампу), руб.	510
Заявленная мощность, Вт	55
Измеренная мощность, Вт	49,2

Лампочку подвел замер в точке 0: превышена допустимая граница освещенности.

8 место OSRAM Allseason

Заявленный производитель	Германия
Ориентировочная цена (за 1 лампу), руб.	330
Заявленная мощность, Вт	55
Измеренная мощность, Вт	50,4

Лампы выдержали испытания, однако эксперты отметили, что цвет явно завален в сторону желтого – для ближнего света это недопустимо. Для противотуманных фар – нормально.

7 место IPF

Заявленный производитель	Япония
Ориентировочная цена (за 2 лампы), руб.	3400
Заявленная мощность, Вт	то ли 55, то ли 65
Измеренная мощность, Вт	46,8

Формально лампочки уложились в стандартные требования, но откуда такая оглушительная цена?

6 место NARVA

Заявленный производитель	Германия
Ориентировочная цена (за 1 лампу), руб.	200
Заявленная мощность, Вт	55
Измеренная мощность, Вт	48

Правая обочина освещена с запасом, а в точке 0 – впритык по стандарту.

5 место NARVA Long Life

Заявленный производитель	Германия
Ориентировочная цена (за 1 лампу), руб.	250
Заявленная мощность, Вт	55
Измеренная мощность, Вт	49,2

Лампа с запасом освещает правую обочину – это хорошо. А вот в точке 0 запаса, напротив, нет совсем.

4 место OSRAM Original

Заявленный производитель	Германия
Ориентировочная цена (за 1 лампу), руб.	230
Заявленная мощность, Вт	55
Измеренная мощность, Вт	49,2

Испытания лампа выдержала, хотя в точке 75R освещенности едва хватило. Зато в точке 50R – огромный запас!

3 место OSRAM Silverstar

Заявленный производитель	Германия
Ориентировочная цена (за 1 лампу), руб.	410
Заявленная мощность, Вт	55
Измеренная мощность, Вт	48

Упаковка обещала «+ 50%» и «+ 20 м», но ничего такого протоколы не зафиксировали.

При всей похожести однонитевые лампы Н7 различаются не только цветом, но и светом!

2 место Bosch Pure Light

Заявленный производитель	Венгрия
Ориентировочная цена (за 1 лампу), руб.	170
Заявленная мощность, Вт	55
Измеренная мощность, Вт	49,2

Предъявляемым требованиям соответствует, при этом никаких особенностей не декларирует.

1 место OSRAM Night Breaker

Заявленный производитель	Германия
Ориентировочная цена (за 2 лампы), руб.	1100
Заявленная мощность, Вт	55
Измеренная мощность, Вт	50,4

Лампа соответствует стандарту. Обещанные 90% прироста освещенности мы обнаружили только в точке 50R.

А кто поставляет нам набор ламп OSRAM с пометкой на упаковке на английском: «Не применять в Европе и США»? Мы, конечно, не США, но, похоже, для многих и не Европа. То же на упаковке ламп NARVA: «Не использовать в Европе».

С электрикой дела не лучше. Лампы MegaPower с криво заклеенным словом «Германия» на упаковке едва не спалили уважаемый НИИ автоэлектрики: от запредельного выделения тепла в эталонной фаре начал плавиться отражатель! Также не удалось оценить параметры лампочек BlueVision DLAA: понятия «светотеневая граница» для них не существует. Где их изготовили? А кто ж знает – очередная надпись латиницей извещает: «Сделано как в Японии». ЗР

ЛАМПЫ, НЕ РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКИХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Вне зачета H.I.D class Excellent blue white bulb

Заявленный производитель	упомянута Япония
Ориентировочная цена (за 2 лампы), руб.	400
Особые отметки производителя	в переводе: «Только вне дорог общего пользования»
Заявленная мощность, Вт	55
Измеренная мощность, Вт	49,2

Нормы провалены в точках 50R и 75R, так что на дорогах общего пользования пользоваться этими лампами действительно нельзя. Хорошо, что производитель об этом предупредил, хотя и по-английски.

Вне зачета NARVA Range Power White

Заявленный производитель	Германия
Ориентировочная цена (за 2 лампы), руб.	685
Особые отметки производителя	в переводе: «Не для Европы»
Заявленная мощность, Вт	85
Измеренная мощность, Вт	62,4

Зачем у нас продают изделия «не для Европы»? Большой потребляемый ток, перебор освещенности в точке 0, недобор в точке 75R...

Вне зачета OSRAM Hyper White 62210CBH

Заявленный производитель	Германия
Ориентировочная цена (за 2 лампы), руб.	1250
Особые отметки производителя	в переводе: «Только вне дорог общего пользования»
Заявленная мощность, Вт	55
Измеренная мощность, Вт	61,2

«Сверхбелые» лампочки на дорогах общего пользования использовать нельзя, и производитель об этом предупредил. Недобор освещенности в точках 75R и 50R, перебор в точке 0.

ДИЗЕЛЬ И ФЛАКОНЧИКИ

Подозрительные дизельные заправки стоит обходить стороной, но в жизни всякое бывает... Спасением дизеля, хлебнувшего некачественного топлива, озаботились **Михаил Колодочкин** и доцент кафедры ДВС СПбГПУ **Александр Шабанов**.

ТРЕБУЕТСЯ КОРРЕКТОР

Случилось: нарвались на дрянное топливо! Об этом скажет сам мотор – дымом из выпускной трубы, своей «тупостью» и нежеланием пускаться с полутыка, как было еще вчера. Причем все произойдет не сразу, ведь какое-то время после заправки мотор работает на доброкачественных остатках предыдущей кормежки. Что делать-то?

Самое лучшее – слить, вымыть и прочистить! Однако в 99% случаев это нереально – по разным причинам. Но если производители чего-то «недоложили» в свое топливо, то, может быть, сделаем это сами? Вон сколько красивых флакончиков на полке...

Дрянной соляр способен навредить малым цетановым числом, низкой смазывающей способностью и плохими низкотемпературными свойствами. Ухудшенный пуск, к примеру, может быть следствием чего угодно из перечисленного – добавим сюда же игрища с превращением летнего дизтоплива в зимнее путем добавления керосина. То же относится и к дымности, и к «тупости». Поэтому возьмем «каждой твари по паре»: цетан-корректоры, смазывающие присадки, антигели и универсальные составы. Последние гордо называют себя корректорами топлива: там все обещанные радости смешаны в одном флаконе.

Все составы – из числа наиболее известных. Цетан-корректоры: российский препарат BBF и «американец» «Цетан-плюс SMT2». Со смазывающими присадками: наш «ТОТЕК для ЕВРО-4» и французская «Энергия-3000». Антигели: американский Hi-Gear Diesel Antigel и российский «Астрохим Антигель diesel». Комплексные универсальные препараты: немецкий Liqui Moly – Super Diesel Additiv и европейский Castrol TDA.

СЛОЖНАЯ ЖИДКОСТЬ

Дизель куда более своего бензинового собрата чувствителен к составу топлива. Более того, если для бензинов различия по ключевым параметрам (октановое число, фракционный состав, содержание разных углеводородов и кислорода) составляют считаные проценты, то для дизельного топлива (ДТ) картина куда хуже. Недавняя плановая проверка солярки на АЗС ведущих брендов в одном большом северном городе показала, что цетановое число, важнейший параметр топлива, гуляло от 46 до 55 единиц, то есть различалось почти на 20%! Температура перегонки 95% образцов менялась от 290 до 360 °С! Известно: чем выше температура перегонки, тем хуже испаряется топливо, а чем ниже цетановое число, тем труднее его воспламенить. Вот вам и дым, и нежелание мотора крутиться.

Но это еще цветочки. Даже в образцах, отобранных на «суперзаправках», содержание серы лежало в диапазоне от менее чем 7 ppm до 4000 ppm и выше! Показатель смазывающей способности, так называемый диаметр пятна износа, менялся от 245 до 460 мкм. А самое смешное в том, что вся эта солярка была кондиционной! Такие у нас лукавые ГОСТы и прочие регламенты.

ГРЯЗНОЕ ДЕЛО

Для начала мы взяли топливо кондиционное, но проходящее по самой грани наших либеральных правил. Осталось только добить его – разбавить изрядным процентом керосина. В итоге цетановое число упало до 41, а вот смазывающая способность – всего до 402 мкм (что, кстати, соответствует требованиям регламента). Низкотемпературные свойства летнего ДТ с вводом керосина немного улучшились, но до настоящей зимней солярки было еще очень далеко. Температура фильтруемости составила минус 9 °С, застывания – минус 25 °С. Пришло время откупорить флаконы!

Итог – в сводных таблицах. Специализированные препараты свои основные заявленные функции выполнили. Цетан-корректоры повышают цетановое число, смазывающие присадки – соответственно смазывающую способность, антигели улучшают низкотемпературные свойства. Универсальные корректоры тоже работоспособны, но в эффективности уступают специализированным составам по каждому параметру. Особенно это заметно на примере смазывающей способности – сравните «ТОТЕК для ЕВРО-4» и Liqui Moly – Super Diesel Additiv.

ГРУППА УНИВЕРСАЛЬНЫХ КОРРЕКТОРОВ

Модификатор дизельного топлива Liqui Moly – Super Diesel Additiv, Германия

Ориентировочная цена **290 руб.**

Объем **250 мл (на 75 л ДТ)**

+ Неплохие моторные эффекты по экономичности и экологии, заметное увеличение цетанового числа.

– Незначительно увеличивает смазывающую способность и мало улучшает низкотемпературные свойства. Очень дорог!

Обещано все сразу: увеличенная мощность, лучший расход, смазывающая способность, снижение шума и износа. Но дизель все равно шумит (то есть работает), зато по мощности и расходу топлива эффект действительно обнаружен. Возможно, сработало увеличение цетанового числа. А вот влияние на смазывающую способность невелико. И цена слишком высока – почти 4 рубля за обработку литра солярки.

Многофункциональная присадка к дизельному топливу Castrol TDA, EU

Ориентировочная цена **350 руб.**

Объем **250 мл (на 250 л ДТ)**

+ Хорошие моторные и экологические эффекты при невысокой стоимости обработки литра топлива.

– По-русски ни слова! Невысокий эффект повышения основных физико-химических свойств топлива. Препарат европейский, а там, видимо, уверены, что с этим у топлива все должно быть в порядке.

Увеличение смазывающей способности и цетанового числа – в пределах погрешности измерения. Но по моторным и экологическим показателям весьма неплохо. Цена приемлемая. Да и возможность точного дозирования дает препарату бонус в тесте.

ГРУППА СМАЗЫВАЮЩИХ ПРИСАДОК

«Энергия-3000», Франция (расфасовано в России)

Ориентировочная цена **90 руб.**

Объем **250 мл (на 40 л ДТ)**

+ Препарат достаточно эффективно повышает смазывающую способность топлива.

– Дорого и никаких других бонусов – ни экономии, ни экологии.

Надпись на флаконе сообщает о соответствии требованиям стандарта Евро-4. Интересно – какого? Неужели на автохимию уже выпустили такой стандарт? Узкоспециализированный препарат, реально повышающий смазывающую способность солярки. По моторным показателям никаких бонусов мы не заметили. Да и дороговато – более 2 рублей платы за облагораживание каждого литра топлива.

«ТОТЕК для ЕВРО-4», Россия

Ориентировочная цена **250 руб.**

Объем **500 мл (на 250 л ДТ)**

+ Увеличение смазывающей способности в сочетании с неплохими моторными эффектами.

– Посредственная упаковка и обилие громких терминов.

«Суперкомпонент», «нанотехнологии управления горением» – красиво и непонятно. Но он показал рост смазывающей способности и одновременно «нанопоуправлял» горением. В ходе испытаний получены значения, близкие к обещанным. Удорожание топлива – на рубль за литр, что вполне сопоставимо с разницей в цене между хорошей соляркой и не очень хорошей на разных АЗС.

Аналогичная картина с коррекцией низкотемпературных свойств и цетанового числа. Впрочем, «универсалы» всегда проигрывали «специалистам»! Зато они выигрывают в удобстве и простоте использования: вместо трех флаконов можно возить с собой один.

А ЧТО ПОНЯЛ ДИЗЕЛЬ?

Пробирки и мензурки – дело хорошее, но что скажет сам мотор? На те изменения, которые внесли в топливо универсальные корректоры Castrol TDA и Liqui Moly, он реально отозвался снижением расхода топлива и дымности. Кстати, в этом случае дымность – значительно более чуткий индикатор улучшения условий смесеобразования.

А вот узконаправленные составы типа «Энергии-3000» и антигелей моторных характеристик практически не улучшили. Впрочем, в описании препаратов этого и не обещали – они ведь направлены на решение лишь одной специфической проблемы. Так что все честно.

Приятно наблюдать успех отечественной автохимии. «ТОТЕК для ЕВРО-4» и смазывающую способность повысил, и про расход топлива с экологией не забыл, причем сработал даже эффективнее титулованных «немцев-англичан»!

Итак, все зависит от ситуации. Летом стоит держать про запас банку универсального корректора топлива и использовать его по необходимости – когда мотору стало нехорошо после

УСРЕДНЕННЫЕ МОТОРНЫЕ ЭФФЕКТЫ ОТ ПРЕПАРАТОВ ГРУППЫ КОРРЕКТОРОВ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА*

Добавляемый препарат	Усредненный эффект, % относительно базы					
	Расход топлива	КПД	CO	CH	NO_x	Дым
Liqui Moly – Super Diesel Additiv	–2,4	2,5	–17,0	–20,0	0,0	–18,8
Castrol TDA	–2,9	2,8	–12,4	–16,4	–2,7	–14,1
«Энергия-3000»	0,4	–0,3	–0,1	–1,5	–4,5	–2,1
«ТОТЕК для ЕВРО-4»	–3,2	3,4	–17,5	–18,4	3,2	–24,7
«Цетан-плюс SMT2»	–1,7	1,9	3,2	–16,3	–4,6	14,5
«Цетан-корректор BBF»	–0,9	1,0	–4,5	–12,9	4,9	–18,6
«Астрохим Антигель diesel»	0,2	0,3	0,6	–4,2	–3,2	0,6
Hi-Gear Diesel Antigel	0,6	0,8	4,5	6,5	5,2	9,2

*Зеленым цветом выделено улучшение параметра, синим отмечены результаты в пределах погрешности измерения.

ГРУППА ЦЕТАН-КОРРЕКТОРОВ

Очиститель «Цетан-плюс SMT2», США

Ориентировочная цена **580 руб.**

Объем **240 мл (на 480 л ДТ)**

+ Хороший эффект увеличения цетанового числа совмещен с небольшим улучшением смазывающей способности.

– Дорого! Да и отдельные моторные эффекты невысоки.

Очищающие свойства мы не проверяли, но рост цетанового числа налицо. Да и смазывающая способность улучшилась – не очень сильно, но заметно. Мотору это явно понравилось. А еще – самая удобная и продуманная упаковка с дозатором. Но цена высоковата.

«Цетан-корректор BBF», Россия

Ориентировочная цена **40 руб.**

Объем **325 мл (на 50–60 л ДТ)**

+ Самая низкая цена при неплохой эффективности.

– Узкая специализация.

Препарат самый дешевый, узкоспециализированный. Цетановое число увеличивает, все остальное не портит – уже хорошо. После этого корректора дизельный мотор стал дымить заметно меньше. А вот фасовка явно неудобна при наличии большого дизеля – не возить же с собой коробку флаконов...

ГРУППА ДИЗЕЛЬНЫХ АНТИГЕЛЕЙ

«Астрохим Антигель diesel», Россия

Ориентировочная цена **55 руб.**

Объем **300 мл (на 60–120 л ДТ)**

+ Невысокая цена, самый эффективный в улучшении низкотемпературных свойств.

– Очень узкая специализация, сложность точной дозировки.

Недорогой узкоспециализированный состав. И весьма эффективный в своей области. Моторные показатели дизеля практически не изменились – значит, на другие характеристики топлива, кроме низкотемпературных, препарат не подействовал! Но этого и не обещали, так что все честно.

Hi-Gear Diesel Antigel, США

Ориентировочная цена **135 руб.**

Объем **325 мл (на 160–640 л ДТ)**

+ Улучшает и смазывающую способность, и низкотемпературные свойства. Недорого!

– Сложность дозировки.

Обещают улучшение и низкотемпературных свойств, и смазывающей способности. Проверили – улучшает! Но вот как пользоваться, когда табличка применения предлагает диапазон концентраций с четырехкратной (!) разницей между нижней и верхней границами, а сам флакон непрозрачный и без дозаторов? Зато цена доступная.

заправки. Зимой ситуация сложнее! Качество топлива в холодный период года куда больше влияет и на пуск дизеля, и на его ресурс. Потому мы добавили бы в бардачок еще специализированную смазывающую присадку, которая поможет компенсировать проблемы, связанные с «керосиновым» методом получения зимнего топлива, и применяли бы ее через каждые 3–5 заправок. Антигели нужны в переходный период: осенью и в начале зимы. Мало ли случаев, когда при устойчивом минусе на улице еще распродают остатки летнего топлива! Советуем заливать антигель всякий раз, заправляясь на подозрительных и неизвестных АЗС.

Цетановая присадка нужна в любое время года в дальних поездках. Это вблизи столиц проблем с цетановым числом мы не видели, а вот в далеком Замкадье они здорово осложняют жизнь.

Все препараты можно использовать как для профилактики, так и для лечения: если уже «попал». Исключение – замерзшая система: тут нужны не флакончики, а теплый бокс.

Наши комментарии результатов работы с разными препаратами – в таблицах. Мы намеренно не расставляли баночки по местам – они РАЗНЫЕ, потому сравнивать их эффективность было бы просто безграмотно. Да и проверяли мы не столько составы, сколько возможности тех или иных технологий спасения топлива. Будем рады, если наши исследования пригодятся вам. ЗР

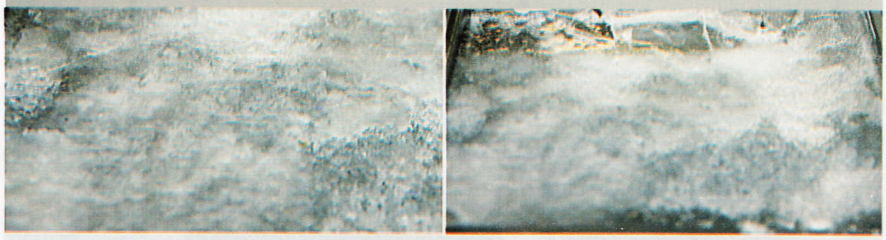
ИЗМЕНЕНИЕ ОСНОВНЫХ ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ОБРАЗЦОВ ДТ ПРИ ВВОДЕ ПРЕПАРАТОВ ИЗ ГРУППЫ КОРРЕКТОРОВ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА*

	Физико-химические параметры топлива			
	Цетановое число, ед.	Смазывающая способность, диаметр пятна износа, мкм	Предельная температура фильтруемости, °С	Температура застывания, °С
Базовое топливо	41,0	402	–9	–25
Универсальные корректоры				
С добавкой Liqui Moly – Super Diesel Additiv	42,3	363	–11	–28
С добавкой препарата Castrol TDA	41,6	383	–12	–37
Смазывающие присадки				
С добавкой «Энергия-3000»	–	263	–	–
С добавкой «ТОТЕК для ЕВРО-4»	–	245	–	–
Цетан-корректоры				
С добавкой «Цетан-плюс SMT2»	43,6	335	–	–
С добавкой «Цетан-корректор BBF»	43,4	–	–	–
Антигели				
С добавкой «Астрохим Антигель diesel»	–	–	–26	–42
С добавкой Hi-Gear Diesel Antigel	–	345	–18	–44

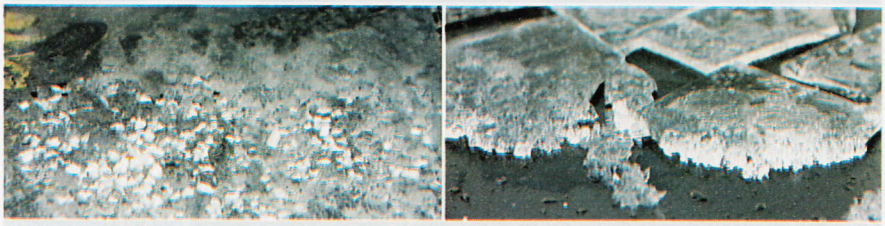
*Проверялись лишь заявленные свойства.

СОЛЕНОЕ ОЗЕРО

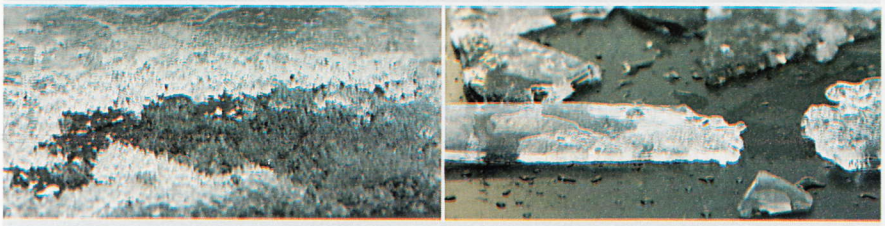
Обледеневшая створка ворот, раскатанная в зеркало дорожка, буксующий на ней автомобиль... Если подсыпать соль или иной похожий состав, можно ли выбраться? На льду химичили **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.



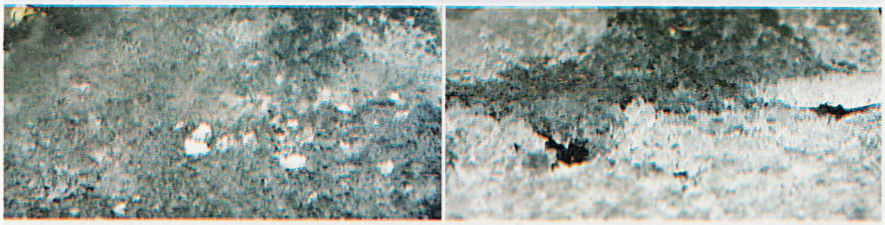
Соль засолочная поваренная*. Отличается задумчивостью, не блещет силой, но привлекает доступностью.



Средство продолжительного действия Ejic. Реально помогает продраться сквозь толщу льда в мороз до минус 20 °С, уступая в этом только составу TOR.



TOR – чемпион по быстродействию, однако он и дороже остальных.



Хлористый кальций. Подмывает занести в плюсы доступность, но мы обсуждаем только эффективность. Она оказалась на уровне.

Подходящих составов набралось четыре. Средству с названием Ejic (заявленная рабочая температура – минус 20 °С), а также быстродействующему TOR, рассчитанному на минус 31 °С, (оба куплены в магазине) составил компанию позаимствованный у коммунальщиков мешок хлористого кальция без заявленных тактико-технических данных. Что им выдали, тем они и посыпают – какие вопросы? Четвертого участника угадать несложно: поваренная соль пока подорожала не сильно, а потому любителей применять ее не по назначению хоть отбавляй.

Тестовый лед приготовили в четырех одинаковых поддонах. В каждом половину поверхности обрабатываем отобранными средствами и ждем реакции.

Препараты сработали. Подобно раскаленным каплям олова, гранулы снадобий лихо отправились на дно наших поддонов – в итоге лед начал таять именно снизу! Это оказалось очень кстати, поскольку сразу же нарушилось сцепление ледяной корки с поверхностью дна. Быстрее всех утонули мелкие частицы того средства, что рассчитано на минус 31 °С, чуть отстали крупицы его 20-градусного коллеги. Хлористый кальций также не дремал и занял уверенное третье место. А вот поваренная соль явно обиделась на непрофильное использование – провозилась со льдом дольше всех.

Примерно через час самый мощный препарат уничтожил лед как класс. У 20-градусного средства, а также у хлористого кальция остались островки льда, смахнуть которые было совсем легко. Поддон, где трудилась поваренная соль, выглядел, на первый взгляд, не столь оптимистично, однако от легкого удара кулаком ледышки брызнули во все стороны. Общий счет – 4:0 в пользу химии. Этапы борьбы – через 15 минут и через час после начала – в нашей фотогалерее.

Понятное дело, что отыграется мороз очень просто. Разрешит легкую оттепель днем, затем ударит со всей силы ночью, навалит сверху снежку и будет ехидно следить, когда у этих «химиков» закончатся препараты, а потом и деньги на их покупку. Это все так, однако средства для вызволения из ледяной хватки отдельно взятых калиток и ступенек хорошо сочетаются, например, с лопатой да и с другими механическими устройствами.

А там и весна не за горами. ЗР

*Обработанный препаратом участок: на фото слева через 15 минут, справа – через час.

СПИКЕРФОН

Ориентировочная цена – 5000 руб.

Компания GN Netcom, более известная своим брендом Jabra, выпустила второе поколение спикерфона Jabra CRUISER. Благодаря функции Caller ID устройство произносит имя вызывающего абонента согласно записи в книге контактов. Усовершенствованная технология Multiuse™ позволяет подсоединяться одновременно к двум устройствам, оснащенным интерфейсом Bluetooth, а также дает возможность удержания и переключения между двумя вызовами. Спикерфон также проигрывает MP3-файлы из памяти мобильного телефона и озвучивает навигационные сообщения GPS-программ через встроенный динамик либо передавая звук на автомагнитолу с помощью FM-модулятора.

Благодаря технологии шумоподавления Noise Blackout™ голос собеседника отчетливо слышен даже при сильном уличном шуме – например, если в машине опущены стекла. Заряда батареи хватает на 14 часов разговора или 20 дней в режиме ожидания.

НАРУЖНЫЕ ШРУСы

Ориентировочная цена – 900 руб.

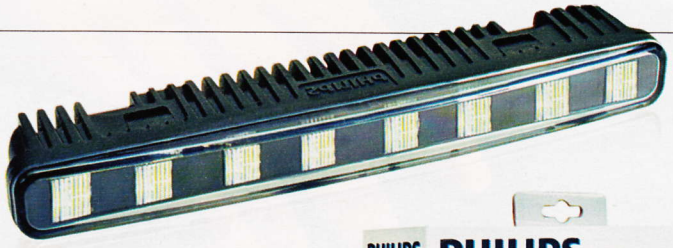
Итальянская компания TRIALLI освоила производство ШРУСов для отечественных автомобилей с ABS; они подходят для моделей ВАЗ-1117–1119, 2170–2173. Шарниры гарантируют высокий комфорт и надежность привода, обеспечивая равномерную передачу вращательного движения с минимальным уровнем виброшумового фона при угле поворота до 45°.

На корпус нанесено фосфатное покрытие, защищающее его от коррозии. В наружных ШРУСах TRIALLI применена классическая конструкция сепаратора с шариковыми подшипниками, которые заправлены высококачественной смазкой, рассчитанной на весь срок эксплуатации шарнира.

ДНЕВНЫЕ ХОДОВЫЕ ОГНИ

Ориентировочная цена – 3500 руб.

Пусть вас не смущает ощущение дежавю: в предыдущем номере мы представили набор с укороченными фонарями, а теперь еще одна новинка – Philips LED DayLight 8. Особенность данного набора – настройка электронного блока управления, который при включении ближнего света не гасит дневные огни, а переводит их в режим пониженной яркости. Таким образом, ночью они продолжают гореть, что не только делает автомобиль еще заметнее, но и может даже украсить его, если удачно разместить дополнительную цепочку огней. Благодаря новым светодиодам Philips LUXEON® Rebel большой мощности, а также технологии полного внутреннего отражения (Total Internal Reflection), LED DayLight 8 не имеют себе равных по силе света и широте угла освещения. При этом можно не опасаться, что светодиоды «перегорят»: их срок службы превышает 10 000 часов, а это практически вся жизнь автомобиля!



АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ

Ориентировочная цена – 2200 руб.

Обновленная версия аккумулятора АКТЕХ от компании «Аккумуляторные технологии» отличается применением гибридной технологии Calcium Plus. Батарея обладает преимуществами как классической малосурьмянистой, так и современной, кальциевой технологии изготовления электродов. Кальциевый сплав гарантирует надежную работу аккумулятора в жару и низкий саморазряд, тогда как добавка сурьмы придает устойчивость к глубокому разряду в холодное время года.

Заметим, что новый мощный и надежный источник энергии сохранил вполне доступную по сравнению с зарубежными конкурентами цену.

ЦИФРОВОЙ ШИННЫЙ МАНОМЕТР

Ориентировочная цена – 270 руб.

От правильного давления в шинах зависит не только безопасность, но и в немалой степени экономичность авто – тут важна каждая десятая доля атмосферы. В то же время не секрет, что стрелочные манометры не только не обладают такой точностью, но порой беспардонно врут! Однажды накачать шину и забыть тоже не получится: даже когда всё в норме, падение давления составляет около 0,08 бар в месяц, а бывает и больше.

Новый цифровой манометр Airline APR-D-04 не даст ошибиться: он имеет хорошо читаемый ЖК-дисплей и измеряет давление в трех единицах: атм/PSI/кПа. Максимальное измеряемое давление составляет 7 атм/100 PSI/700 кПа.

Для хранения манометра предусмотрен удобный чехол.

УСИЛИТЕЛИ МОЩНОСТИ

Ориентировочная цена – 5100 и 7500 руб.

Новая линейка усилителей Phoenix Gold серии R состоит из трех двухканальных моноблоков (R1000.1, R500.1 и R250.1) и двух четырехканальных (R500.4 и R300.4). Их корпуса-радиаторы, выполненные из экструзионного алюминия, обеспечивают эффективное охлаждение выходных каскадов и надежную работу при высоких мощностях.

Новые усилители оснащены кроссоверами с плавной регулировкой частот среза. У четырехканальников фильтры могут работать в режиме ФВЧ либо ФНЧ, а у двухканальных усилителей есть фильтр низких частот и фильтр «сабсоник».

Интересно, что усилители включаются автоматически при появлении аудиосигнала на штатных выходах головного устройства.

Усилители оснащены портами для подключения дополнительных аксессуаров – выносного регулятора уровня LPL44 и выносного вольтметра RMD.

CD-РЕСИВЕР

Ориентировочная цена – 6100 руб.

Однодиновый ресивер CDE-120R/RR/RM – младшая модель Alpine по весьма доступной цене. Управлять им просто и удобно. Отдельные кнопки переключения для папок облегчают навигацию по музыкальным коллекциям.

Ресивер воспроизводит записи в форматах MP3/WMA/AAC как с CD, так и с USB-флешек, подключаемых к USB-порту на передней панели. Фронтальный внешний аудиовход с гнездом «мини-джек» дает также возможность использовать различные переносные аудиоустройства, например плееры. Тюнер оснащен RDS-системой, на дисплее аппарата корректно отображаются и русские теги. Встроенный ИК-датчик позволяет управлять ресивером с пульта ДУ RUE-4202, который, однако, в комплект не входит.

Alpine CDE-120 может иметь три цветовых варианта подсветки, о чем говорит последняя буква в обозначении: R – зеленая подсветка, RM – янтарная, RR – красная.

КОНДИЦИОНЕРЫ МЕТАЛЛА

Ориентировочные цены – 430, 720, 1100 и 1600 руб. соответственно

Атомарные кондиционеры металла ХАДО (Atomic Metal Conditioner, AMC) созданы по трехкомпонентной формуле, содержащей агент скольжения, ревитализант и собственно кондиционер. Это позволяет решать одновременно две задачи: улучшать смазывающие свойства масла и модифицировать поверхность трения.

XADO Highway (RF 5,5) предназначен для защиты двигателя при обычном режиме эксплуатации. XADO Tuning (RF 33,3) незаменим при нагруженных режимах работы. XADO 1 Stage New Car (RF 100) способствует точной подгонке деталей друг к другу при приработке; у него высший уровень защиты нового двигателя (с пробегом до 20 000 км). Наконец, XADO 1 Stage Maximum (RF 100) восстанавливает и обеспечивает наивысшую защиту двигателя на автомобиле с пробегом более 20 000 км.

МИНИАТЮРНЫЙ КОМПРЕССОР

Ориентировочная цена – 350 руб.

Компрессоров меньшего размера, чем Airline Smart, пожалуй, не найти. В нем даже нет шланга, если не считать таковым отрезок в 10 см: прибор присоединяется к штуцеру на колесе автомобиля и висит на нем, пока не будет достигнуто необходимое давление. При этом цилиндр и поршень компрессора удлиненные, отсюда внушительная производительность – 12 л/мин. Хранить новинку можно не в багажнике, а в бардачке. Компрессор снабжен светодиодным фонариком, потребляет от бортсети ток до 4 А и развивает максимальное давление до 7 атм. Всего за восемь минут он накачает с нуля 14-дюймовое колесо.

ИНДИКАТОР ЗАРЯДА БАТАРЕИ

Ориентировочная цена – 910 руб.

Comfort Indicator Panel представляет собой аксессуар к зарядным устройствам СТЕК, однако может использоваться и автономно. По сути, это индикатор состояния батареи, смонтированный в корпусе стандартной кнопки; установить его на место заглушки в панели приборов – элементарно. Останется лишь присоединить два провода непосредственно к клеммам, и вы всегда будете знать состояние батареи. Мигает зеленый светодиод – все в порядке (заряд более 90%), желтый – в батарее от 40 до 90% заряда, красный – зарядите немедленно. Схема устроена так, что прибор не разряжает батарею даже при длительном простое авто.

Что же касается обладателей зарядных устройств СТЕК, они могут подзарядить аккумулятор прямо через встроенный в Comfort Indicator Panel разъем – не надо даже открывать капот!

ОГРОМНЫЙ ТАКОЙ СЕКРЕТ

Основной рынок для «Орландо», производимого в Южной Корее, – Европа. Поэтому неудивительно, что из трех предлагаемых двигателей два – дизели. Их рабочий объем 2 л, мощность 130 и 163 л.с., крутящий момент 315 и 360 Н·м. С обоими «Орландо» достигает скорости 197 км/ч и расходует в среднем лишь 6 л/100 км. Бензиновый 1,8-литровый мотор, хорошо знакомый владельцам «Шевроле-Круз», развивает 141 л.с. и 176 Н·м, требует около 7,3 л бензина и разгоняет компактвэн до 185 км/ч. Бензиновую версию предлагают с 5-ступенчатой механикой, а дизели – с 6-ступенчатыми механической либо автоматической трансмиссиями. Привод – на передние колеса.

Салон компактвэна выполнен в смелом, пожалуй, даже молодежном духе со спортивным налетом. Например, передняя часть разделена на два кокпита в стиле «Шевроле-Корвет». За красотой не забыта и безопасность. Силовая структура кузова сделана из высокопрочных сталей и минимизирует деформацию салона при любых ударах, в том числе коварных боковых. Чтобы дело не дошло до крайности, все версии «Орландо» оснащают только дисковыми тормозами (спереди – вентилируемые), ABS, системами распределения тормозного усилия, помощи при экстренном торможении и противобуксовочной, а также ESP. Если же столкновение все-таки происходит, срабатывают подушки безопасности. Их шесть: по паре передних, боковых и оконных.

До начала продаж компактвэна «Шевроле-Орландо» в России остается несколько месяцев. Главными конкурентами производитель видит «Рено-Сценик», «Ситроен-С4 Пикассо», «КИА-Каренс». Пока маркетологи определяют российскую цену «Орландо», самое время познакомиться с техникой, считают **Михаил Гзовский** и **Максим Сачков**.

В основе «Шевроле-Орландо» платформа Delta II, на которой построена и легковая модель «Круз». Подвески седана и вэна (спереди типа «Мак-Ферсон», сзади упругая поперечная балка) отличаются друг от друга лишь настройками, а соответственно, и поведением на дороге. «Орландо» жестче потряхивает на неровностях, больше кренится в поворотах, рулевому управлению не хватает прозрачной обратной связи. В общем, поведение хоть и не идеальное, зато прогнозируемое. Звучный голос бензинового двигателя легко просачивается через тонкую шумоизоляцию, да и возможностей 1,8-литрового мотора явно не хватает для уверенной езды. Куда лучше 163-сильный дизель – с ним и запас под педалью акселератора появляется, и шум в салоне меньше докучает.

По дороге от концепт-кара до конвейера «Орландо», к счастью, не растерял практичности: на центральной консоли найдете монетницу и два больших подстаканника; естественно, предусмотрены карманы для карт и бутылок, в том числе в задних дверях. В багажнике тоже два удобных вещевых отсека: под крышкой пола и за задними колесными арками. Чтобы дети не слишком шалили на «галерке», над салонным зеркалом заднего вида установлено дополнительное родительское, так что чада всегда будут под присмотром. Изюминка салона – маленький тайник. Добраться до него нетрудно, нужно лишь поднять панель аудиосистемы. В этом «сейфе» удобно прятать телефон или плеер, благо внутри (в зависимости от комплектации) расположены разъем для аудиоустройств или USB-порт.

«Огромный секрет» отлично подойдет даже для немаленькой компании! Несмотря на модный профиль с ниспадающей крышей, инженерам удалось уместить в салоне три ряда сидений для семерых, причем два задних ряда расположены выше первого. Даже на «галерке» запас места над головами достаточен и, как уверяют, превосходит аналогичный показатель конкурентов. Кресла второго ряда откидываются, давая возможность пробраться назад. Каждое сиденье второго и третьего рядов складывается отдельно, так что нетрудно организовать интерьер на свой вкус. Ну а при тотальной трансформации можно увезти до 1487 л груза.

БЛИЦ-ВЭН

В прессу уже просочилась информация, что «Опель» представит новый компактвэн в начале весны в Женеве, на Международном автосалоне. Еще до официальной премьеры **Максиму Сачкову** удалось раздобыть дополнительные сведения о «Зафире» третьего поколения. Рисунок **Петра Перешивайлова**.

Одна за другой появляются яркие модели, привлекающие смелыми дизайнерскими находками и продуманными конструкторскими решениями. Новая «Зафира» как раз из таких. В оригинальных формах компактвэна просматриваются черты, делающие ее схожей с недавно дебютировавшими «Меривой», «Астрой» и перспективной «Амперой». Результат ожидаемый: от прошлого невзрачного и тяжеловесного автомобиля не осталось и следа, а молния на эмблеме только подчеркивает яркий и динамичный характер новичка. Ему отлично подойдет имя блиц-вэн (Blitz в переводе с немецкого – молния).

По сравнению с предшественником «Опель-Зафира» третьего поколения прибавил в длину (около 4700 мм против прежних 4465 мм), предоставив больше свободы всем семи пассажирам и поклаже. Данных о размерах салона и багажника пока нет, лишь уверяют, что на «галерке» с комфортом разместятся не только дети, но и взрослые. Во втором ряду вместо передвижной банкетки появятся три кресла, которые складываются и даже утапливаются вровень с полом. Кроме того, новая «Зафира» подсмотрела много удобных и практичных решений у недавно обновившихся моделей. Например, устройство FlexFix для перевозки велосипедов или многоэтажная конструкция FlexRail, позволяющая рационально разместить между передними сиденьями несметное количество мелочовки.

В погоне за комфортом водителя и пассажиров разработчики не поступились безопасностью. Систему стабилизации пополнили полезной для путешественников и дачников функцией Trailer Stability Assist (TSA), которая не позволит прицепу пойти вразнос. Ночью и в плохую погоду незаменимым помощником станет адаптивный головной свет AFL+, подстраивающий фары под дорожную ситуацию. Камера за ветровым стеклом отслеживает дорожные знаки и разметку.

Как и прежние компактвэны, новую «Зафиру» построили на платформе «Астры», потому и большинство ингредиентов в технической начинке позаимствовали у легковой модели и адаптировали под более высокий и тяжелый автомобиль. Один из примеров – подвеска FlexRide, жесткость которой электроника выбирает по ситуации. Список двигателей открывает 115-сильный 1,6-литровый, который хорошо зарекомендовал себя в предыдущем кузове. Атмосферные моторы большего объема уступят место более экономичным и экологичным турбодвигателям – для «Зафиры» предлагают 1,4- и 1,6-литровый. Богат ассортимент и дизелей, на которых, скорее всего, начнут обкатывать систему «старт-стоп». Компанию двигателям составят 5- и 6-ступенчатая механические коробки, а также автомат с шестью ступенями. Чуть позже обещают робот с двумя сцеплениями.

Руководство «Опеля» пока окончательно не решило, будет ли представлена заряженная версия OPC в новом кузове. Зато поговаривают о гибридной «Зафире». Конструкцию привода она скопирует у «Амперы», которая, кстати, появится в продаже почти одновременно с компактвэном. Дойдет ли гибрид до серийного производства, станет ясно через пару лет. ЗР

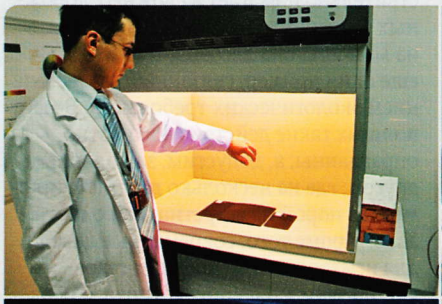
ЛАБОРАТОРНАЯ РАБОТА

Доверяй, но проверяй – этому правилу неукоснительно следует «Фольксваген» при отборе поставщиков комплектующих для своих автомобилей. В испытательной лаборатории завода в Калуге побывал **Андрей Сидоров**.

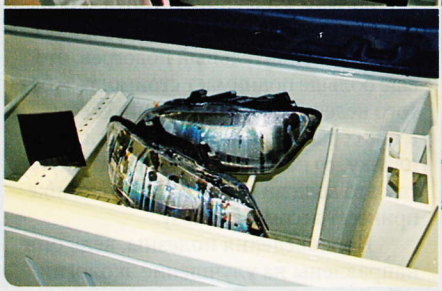
В ноябре 2007 года завод «Фольксваген Груп Рус» в Калуге начал выпуск автомобилей по технологии SKD (крупноузловая сборка), а спустя всего два года уже освоил полный цикл, включая штамповку, сварку и окраску кузова. Доля произведенных в России компонентов постоянно растет; сегодня, например, в «Фольксвагене-Поло» их уже более 40%. «Фольксваген» – концерн с именем и репутацией, которые стоят немалых денег, и к качеству своей продукции относится весьма придирчиво. А следовательно, и к качеству комплектующих, за которые в конечном счете несет полную ответственность. Поэтому прежде, чем попасть на конвейер, изделия от стороннего поставщика проходят в испытательных центрах серьезную проверку на соответствие стандартам VW.

Лаборатория завода в Калуге – это 600 м² стерильных, как мне показалось, помещений с идеальными белыми полом и стенами. Малейшая грязь здесь сразу бросилась бы в глаза. (О пепельницах с окурками и промасленной ветоши по углам речи, разумеется, быть не может – не увидишь даже пыли.) Давайте посмотрим, что же делается за стеклянными дверями «экзаменационных» кабинетов. ЗР

Ночью все кошки серы, но две точно подобранные по цвету краски при любом освещении должны выглядеть одинаково. Убедиться в этом позволяет камера с разными режимами освещения. Сейчас включено «солнце на закате».



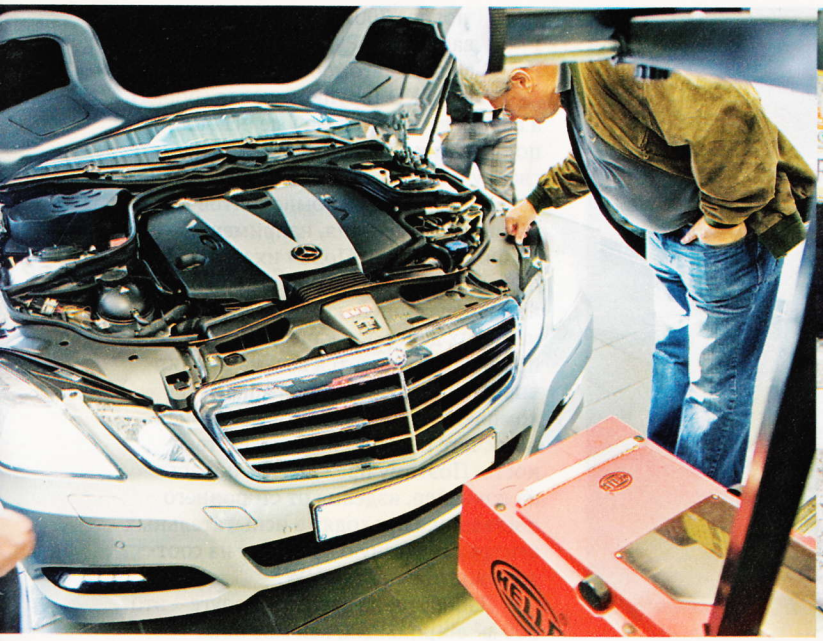
Образец обивки салона можно попытаться поджечь и обычной зажигалкой, но для сопоставимости результатов испытания проводят в камере горизонтального горения при стандартных условиях. Продукты горения в атмосферу не попадают – работает фильтр.



Который день висят в соляном тумане эти фары, а отражатели не облезают! Только успешно выдержав такие испытания, изделия могут стать частью автомобиля.

День и ночь в этом шкафу жару сменяет холод, а кузовные детали с хромом и краской доказывают свою климатическую стойкость. В реальных условиях на это ушли бы годы.

Буква *X* или сетка, процарапанные на лакокрасочном покрытии, предшествуют испытанию на адгезию – мойке под давлением и отрыванию краски скотчем.



БУМАГА СТЕРПИТ

Вступивший в силу в конце прошлого года новый Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств осложнил жизнь не только производителям автомобилей, но даже проверяющим их продукцию организациям, считает **Максим Сачков**.

Этот нормативный документ разрабатывали не с нуля. Уже больше двух десятилетий автомобили в нашей стране сертифицируют по правилам ЕЭК ООН. На их основе базировались предыдущие требования, появившиеся в 1998 году и модернизированные в конце 2007-го, на них же опирается и новый техрегламент. Вроде бы идем по проторенной Европой дорожке и трудностей не должно возникать. Однако тут, как это часто бывает, в дело вступает российская специфика.

Например, новый документ предписывает дополнительно проверять некоторые узлы, агрегаты и системы. Но требования сформулировали, а методики испытаний пока не разработали. Так, с 2014 года все машины, продаваемые в России, должны быть оборудованы грязезащитными фартуками, или, как их чаще называют, брызговиками. Нужное дело! И времени еще более чем достаточно – целых три года в запасе. Однако добросовестный производитель, как прилежный студент, начинает готовиться загодя, чтобы к намеченной дате гарантированно иметь доработанную и проверенную конструкцию. Не исключено, что первые обращения от автомобильных фирм последуют уже в этом году, а экзаменаторы пока не готовы.

Написать методику, конечно, непросто, но куда сложнее и дороже создать необходимые испытательные комплексы или закупить оборудование для проверок. Например, тест активных систем безопасности проводят на площадках диаметром 300 м, а эффект аквапланирования моделируют на трассах с установками полива. Такого набора спецдорог нет даже у крупнейшего в России испытательного центра – автополигона НИЦИАМТ. Кстати, последний сейчас закупил дорогое оборудование для проверки автомобилей по экологическим требованиям Евро-4. А через три года придется вновь раскошелиться – техрегламент обязывает перейти на пятый уровень. Эти затраты неизбежно отразятся на стоимости услуг проверяющих организаций и, следовательно, на цене автомобилей.

Заводы готовы выпускать, а иностранные производители – везти сюда технику, соответствующую нормам Евро-4. Эти машины будут на несколько процентов дороже, чем менее «зеленые». Здравомыслящий покупатель согласен платить за чистый воздух, но... не готова инфраструктура. Бензин нужного качества у нас выпускают в мизерных объемах. А должно действовать строгое правило: утром – топливо, вечером – Евро.

Другая сложность – техрегламент часто не учитывает специфику той или иной местности. Например, ABS действительно помогает в сложных дорожных ситуациях. Только зачем, скажите на милость, она лесовозу в тайге? Или еще один пример, связанный с ужесточением экологических требований. В мегаполисах такие действия абсолютно оправданны, а, допустим, за полярным кругом, где на несколько десятков километров порой не встретишь ни одного авто? Кроме того, современные дизели для нейтрализации вредных газов используют мочевину, которая замерзнет уже при –10 °С. В наших условиях нужен дополнительный подогрев, что еще больше поднимает стоимость и без того недешевой конструкции. И если в таких регионах немного опустить планку, то на экологическую ситуацию там это вряд ли повлияет, а экономике принесет весомую пользу.

Нововведения полезны, ведь они направлены на улучшение экологии и безопасности. Только ведь платить за них придется нам, покупателям и владельцам автомобилей. Значит, мы должны знать, на что потратят наши деньги. ЗР

И ДАТЬ, И ВЗЯТЬ

С распространением гибридов и электромобилей в автомобильном лексиконе появился непривычный термин «рекуперация». Смысл этого слова раскрывает **Максим Сачков**.

Термин «рекуперация» произошел от латинского recuperatio (обратное получение) и означает возвращение некоего количества вещества или энергии для последующего использования в том же технологическом процессе. Например, существует рекуперация тепла в системах вентиляции, когда удаляемый из помещения воздух подогревает поток, нагнетаемый внутрь. Или рекуперация драгоценных камней и металлов, которые извлекают из отработавших ресурс инструментов, восстанавливают и вновь пускают в производство. В транспортных же машинах, в том числе в автомобилях, часто встречается рекуперация электрической энергии.

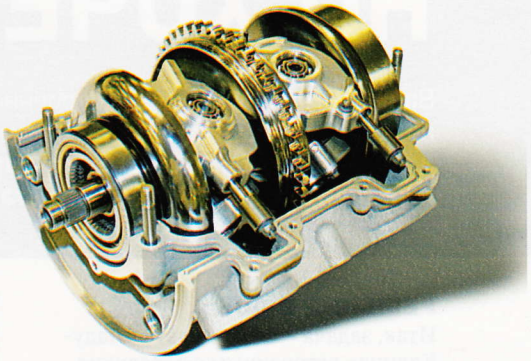
Самый простой пример конструкции, позволяющей возвращать энергию, – умный генератор. При интенсивном разгоне он отключается, чтобы разгрузить двигатель, – следовательно, уменьшается расход топлива и количество вредных выбросов. Потребители электричества в это время вытягивают энергию из аккумулятора. Водитель убирает ногу с педали газа – генератор вновь подключается и пополняет заряд батареи, а автомобиль экономит до 3% горючего.

Еще больше пользы приносит рекуперация в гибридных и электрических моделях. Тут электромотор выполняет две функции – движущей силы и генератора. Разгоняя автомобиль, он потребляет электричество, а при замедлении преобразует механическую энергию в электрическую. Стоит отпустить педаль акселератора, как электроны начинают двигаться в обратную сторону – и батарея заряжается.

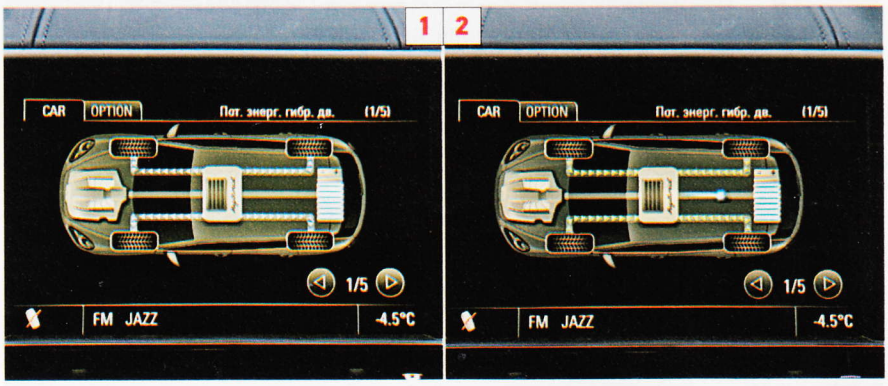
У таких машин тормозная система, как и силовая установка, – гибридная. Бессменная гидравлика, приводящая в действие колесные механизмы, работает обычно при интенсивном замедлении, а при плавном (до 0,2–0,3g) используется так называемое рекуперативное торможение. Электродвигатель переходит в режим генератора, обмотки статора отдают ток в аккумуляторную батарею, что создает тормозной момент, заставляющий ротор останавливаться. Чем сильнее водитель давит на тормоз, тем выше противодействующий момент – и тем интенсивнее автомобиль замедляется, а электромотор заряжает батареи. Таким образом, рекуперация позволяет не только экономить топливо (примерно 5–10%), но и в полтора-два раза реже менять тормозные колодки.

Повышенная энергоотдача в батарею происходит и в случае, если селектор режимов движения переведен в положение *B* (*Brake*). При этом автомобиль лучше тормозит двигателем, поэтому на горной дороге быстрее пополнится запас электричества в аккумуляторах, а тормозные диски и колодки не перегреются. ЗР

Еще до появления легковых гибридов рекуперативное торможение широко применяли в многотонной колесной и рельсовой технике, работающей на электрической тяге. Например, троллейбусы, трамваи, электропоезда передают в контактную сеть вырабатываемое при торможении электричество, которое потом можно повторно использовать.



Принцип рекуперации пытаются использовать в автомобилях Формулы-1: редкий случай, когда технологию опробовали на серийных машинах, а потом предложили королеве автоспорта. Правда, конструкции так называемой KERS (Kinetic Energy Recovery System – система возврата кинетической энергии) здесь более изощренные. Большинство команд используют электрическую рекуперацию, у «Вильямса» в коробку встроен сверхкомпактный маховик, который раскручивается при торможении, накапливая механическую энергию, чтобы потом отдать ее обратно на колеса (на фото).



Направление потоков энергии при рекуперации. При разгоне электричество поступает из батареи в электродвигатель, где преобразуется в механическую энергию для вращения колес (рис. 1). При торможении колеса раскручивают электромотор, тот переходит в режим генератора и отдает электроэнергию обратно в батарею (рис. 2).

Обкатав KERS на формулах, «Феррари» примерила систему рекуперации на дорожный автомобиль. На базе модели «599 GTB Фьорано» появился первый в истории «Скудерии» гибрид 599 GTB HY-KERS. Шестилитровому бензиновому двигателю на разгоне помогает 74-киловаттный электромотор, вырабатывающий энергию при торможении и позволяющий проехать на электротяге до 5 км.

КОГДА НЕЛЬЗЯ, НО ХОЧЕТСЯ

Ваш автомобиль не имеет встроенной навигации, но вы хотите исправить недостаток минимальной ценой? Варианты искал **Денис Арутюнян**. Фото **Александра Кульнева** и **Константина Якубова**.

РЕШЕНИЕ В ЛОБ

Итак, задача – оборудовать «Ладу-Калина» встроенным в переднюю панель навигатором. За сколько? Решили установить строгое ограничение – на все про все 10 000 рублей. Посмотрим, удастся ли вписаться в эти рамки.

Первый тур поисков расстроил: предложений немало, но цены, как правило, от 15 000 рублей. К тому же большинство устройств рассчитано на большое гнездо формата 2DIN. Впрочем, подходящие все-таки нашли.

Сначала хотели приобрести тот, что с выдвигающимся из корпуса экраном. Но вовремя сообразили: тогда при включенной магнитоле лишимся доступа к крутилкам климата. Принимая во внимание эту эргономическую особенность «Калины», остановили выбор на модели «Пролоджи MDN-1360T» с 3,5-дюймовым сенсорным экраном, двумя гнездами для карт

НЕБОГАТСТВО ВЫБОРА

Что делать, если нельзя ни штатный мультимедийный комплекс заказать, ни установить инородную магнитолу со встроенным GPS-навигатором? Например, у «Форда-Фокус» гнездо нестандартной формы – что же, сразу бежать за «коробочкой»?

Выход есть! Тщательно изучите ассортимент интернет-магазинов – там встречаются устройства, сделанные под конкретный автомобиль (от вышеупомянутого «Фокуса» до относительно дорогих кроссоверов). Правда, большинство их родом из Китая. Да и цены кусаются: в среднем за подобные мультимедийные центры просят 20 000–30 000 рублей.

Распаковав магнитолу «Пролоджи», поначалу изумляешься обилию проводов и соединений. Но установить ее своими руками несложно – обойдетесь элементарными навыками и минимальным набором инструментов.

памяти, портом USB, Bluetooth и возможностью просмотра DVD. Соблазнило, что монитор расположен прямо на лицевой панели, а значит, не будет перекрывать органы управления. Не последним фактором стала и цена – 9500 рублей. Вписываемся! Но, увы, радость довольно быстро утихла.

Проблемы начались еще при монтаже: устройство оказалось на несколько миллиметров шире гнезда. Пришлось напильником расширить «дупло». После этого дело пошло веселее: привычная установка рамки, подключение проводов. Вдобавок к обычным процедурам понадобилось прокладывать тонкий кабель микрофона (магнитолу можно использовать для разговоров по телефону, связав их по беспроводному протоколу Bluetooth). Не сразу нашли место для GPS-антенны. По идее, лучше бы вывести на крышу, благо магнитное основание позволяет закрепить «таблетку» за считаные секунды. Но оставлять антенну вне салона опасно. Решили вывести ее прямо в середину передней панели под кромку стекла.

Покончив с монтажом (на работу ушло около часа), вздохнули с облегчением: задача выполнена. Но оказалось, сюрпризы не кончились. Во-первых, из-за низкого расположения разглядеть изображение на экране, даже стоя на месте, очень непросто. А как смотреть на ходу? Впрочем, это особенность именно «калиновского» расположения приборов на панели. Во-вторых, обнаружилась еще одна весьма неожиданная и неприятная странность: бюджетная магнитола может работать только в одном режиме. То есть одновременно слушать музыку и следовать по заложенному маршруту не удастся! То же относится к громкой связи. А ведь в рекламном буклете об этом ни слова!

Впрочем, навигационная программа работает стабильно, звук из динамиков чистый, а спутниковый сигнал «Пролоджи» находит меньше чем за минуту.

АЛЬТЕРНАТИВА

Теперь проверим альтернативный вариант. Почему бы те же 10 000 рублей не потратить на обычный съемный навигатор да магнитолу к нему в придачу? После недолгих размышлений на роль аудиосоставляющей мы выбрали магнитолу JVC KD-G447 – модель не новая, но репутация у компании хорошая, устройство может воспроизводить MP3-файлы, есть и гнездо USB на передней

Классическое сочетание: магнитола в штатном гнезде и навигатор на ветровом стекле. Главное достоинство – пользоваться удобно и тем и другим.

На правах рекламы

Только для него!

«Эвалар» - марка №1 в России!*

Эвалар
www.evalar.ru

«Паритет» обеспечит равенство мужских желаний и возможностей

Успешный мужчина – лидер во всем! Доказано, что доминировать, быть успешным может только тот, у кого высокий уровень тестостерона. К таким мужчинам женщины проявляют повышенный интерес! И даже в дикой природе вожак стаи – это самец с наивысшим уровнем тестостерона в крови. В мужском организме все во власти тестостерона: мускулы, сексуальность, карьера.

Но тестостерон неустойчив, и его уровень снижается под воздействием многих причин – стрессы, возраст, вредные привычки... Как же добиться такого уровня тестостерона, чтобы быть лидером во всем: в интимной жизни, на работе, в компании друзей?

Повысить уровень тестостерона можно, если дополнить свой рацион питания специальными продуктами, растениями или натуральными средствами на их основе. Чтобы Ваши возможности отвечали Вашим желаниям, принимайте «Паритет»! В его основе экстракт малайского корня эурикомы длиннолистной – мощный природный стимулятор выработки собственного тестостерона и повышения потенции. «Паритет» помогает быть на высоте: он стимулирует выработку собственного тестостерона, что способствует усилению потенции и повышению сексуальной активности.

«Паритет» – это верный шаг на пути к успеху и в личной и в профессиональной жизни! Представьте: Вы – успешный мужчина в хорошей физической форме, который излучает уверенность в себе. Вы – тот, к кому прикованы восхищенные взгляды красивых женщин! Вы хотите именно этого? Тогда принимайте «Паритет»!

«Паритет» – чтобы Ваши возможности отвечали Вашим желаниям!

Спрашивайте во всех аптеках города, а также по телефонам: Москва аптека «Эвалар» на Павелецкой: Зацепский вал, д. 14 тел. (495) 953-10-87; аптека «Эвалар» на Новослободской: ул. Новослободская, д.12; аптека «Эвалар» на Октябрьской: Калужская площадь, д.1, корп.1; аптека «Эвалар» на Мясницкой: ул. Мясницкая, д. 24/7, стр.2; аптечная сеть «ТРИКА» 789-62-63; а также по тел. 730-27-30, 994-48-88; доставка по Москве «Столица-Медикл» 755-93-98; **Санкт-Петербург** аптечная сеть «Аптеки Невис» 703-45-30; аптечная сеть «Озерки» 603-00-00; а также по тел. 714-72-72, 380-91-28, 232-25-55, 375-19-19, 592-33-55, 333-36-63, 430-61-30, 370-40-83, 301-09-29, 346-22-49, 571-12-17, 273-69-92, 574-07-06, 635-55-66, 641-01-01; **Астрахань** 306-306; **Барнаул** 363-602, 770-110; **Благовещенск** 513-333; **Владивосток** 404-404; **Вологда** 723-031; **Екатеринбург** 321-39-26; **Ижевск** 512-239; **Иркутск** 201-208; **Кемерово** 539-090; **Киров** 571-571; **Краснодар** 255-78-04; **Красноярск** 227-77-09; **Магадан** 631-820; **Мурманск** 238-233; **Нижний Новгород** 428-73-11; **Новокузнецк** 725-368; **Новосибирск** 354-73-61; **Омск** 445-515; **Оренбург** 780-994, 773-749; **Пермь** 219-84-84; **Ростов-на-Дону** 273-81-10, 219-41-93;**Рязань** 968-787; **Самара** 996-00-60, 952-82-11; **Саратов** 736-288; **Смоленск** 384-944; **Сочи** 687-000; **Сургут** 353-745; **Тольятти** 600-245; **Тюмень** 462-619; **Ульяновск** 521-432; **Уфа** 223-05-66, 282-69-49; **Хабаровск** 333-991; **Челябинск** 778-54-58; **Чита** 324-970; **Южно-Сахалинск** 424-687; **Ярославль** 410-050.

«**Линия здоровья** «**Эвалар**»: **8-800-200-52-52** (звонок бесплатный), в Москве (495) 921-40-74, в Санкт-Петербурге (812) 373-86-62.
659332, г. Бийск, ул. Социалистическая, 23/6, ЗАО «Эвалар», тел./факс: (3854) 39-00-50. ОГРН 1022200553760

*По результатам общенационального голосования в категории «Натуральные препараты для укрепления здоровья и повышения качества жизни». Сертификат №09/107/10 от 15.10.2009.

СоГР № 77.99.11.3.У.1393.3.10 БАД НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЛЕКАРСТВОМ. Реклама

УМНЕЕ И БЫСТРЕЕ

Все автомобильные навигаторы с виду похожи да и по начинке, как правило, одинаковы. Но есть и приятные исключения. Например, на российском рынке появились устройства на новой платформе SiRF Atlas V. О достоинствах этого чипа мы уже рассказывали – его отличает сниженное энергопотребление, стабильность и скорость работы. Но самое главное – аппаратная технология прогнозирования положения спутников InstantFix обеспечивает поиск сигнала за минимальное время.

Одними из первых подобных устройств на российском рынке дебютировали два «лександа» – Si530 и Si535. В качестве программной начинки использован «Навител Навигатор», но встречаются и экземпляры с «Прогородом» и «СитиГидом». Короткое знакомство подтвердило: новые «коробочки» радуют не только удобством пользования, но и очень оперативным поиском спутников. Стоимость новинок – около 4000 рублей за модель Si530 и около 5000 за Si535.

Большинство продаваемых в России коммуникаторов можно использовать и для навигации. Совсем недавно на прилавках появился необычный гибрид телефона и навигатора с 3,5-дюймовым экраном – «Гармин-Асус M10». Как и многие аналоги, он работает под управлением Windows Mobile 6.5, оснащен модулями Bluetooth и WiFi. Отличительная черта – программа компании «Гармин», полностью интегрированная в систему. С ней не надо искать адрес в телефонных контактах или заметках, запоминать его и вводить в навигационную программу вручную. Вместо этого можно просто указать имя контакта – и маршрут будет проложен автоматически. Стоит M10 в Москве от 11 000 до 16 000 рублей.

Под откидной «головой» прячется прорезь для CD или DVD и два слота для SD-карт (один для музыки, второй для навигационной программы и карт).

Чтобы установить магнитолу «Пролоджи», потребовалось расширить стандартную нишу на несколько миллиметров и аккуратно впихнуть туда тугой пучок проводов.

Не так-то просто найти место для GPS-антенны. Поставишь на крышу – исчезнет, засунешь под панель – будет плохо ловить спутники. Выбрали промежуточное решение: закрепили ее в салоне, под кромкой ветрового стекла.

Экран на лицевой панели – это и достоинство, и недостаток. Хорошо, что он не перекрывает доступ к другим органам управления. Но разглядеть картинку с места водителя очень трудно.

панели. А главное, стоит недорого – 4500 рублей. Оставшиеся деньги потратили на навигатор HDC 525. Марка, конечно, пока не очень известная, но характеристики устройства неплохи: большой 5-дюймовый экран с разрешением 800×480, Bluetooth и FM-трансмиттер, 2 Гбайт встроенной памяти и слот для дополнительной карточки MicroSD.

Следующий этап – установка. Понятно, что с навигатором проблем не возникло: прилепили держатель на ветровое стекло и подключили питание в прикуриватель (операция занимает максимум 30 секунд). С магнитолой тоже все просто: за полчаса вставили металлическую рамку, закрепили, подключили питание и колонки. Цель достигнута: музыка звучит удовлетворительно, электронный поводырь справляется с работой. И за все это отдали даже меньше 10 000 рублей. Однако, выходя из машины, приходится снимать не только головную панель «музыки», но и коробочку со стекла. А как иначе?

Что в итоге? За невысокую цену вы не получите по-настоящему классный и универсальный прибор, способный и музыку чисто воспроизводить, и направление подсказывать. Уж лучше за эти же деньги купить два узкоспециализированных аппарата. И пусть каждый из них делает свое дело, но делает его хорошо. ЗР

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ

Переднеприводные «калины» и «приоры» оснащены электрическими усилителями рулевого управления. Причем у этих устройств четыре поставщика и три различные конструкции. В чем особенности каждой из них и как они влияют на поведение автомобиля, выяснял **Вячеслав Субботин**. Фото **Сергея Мишина**.

Еще до поездки на завод слышал, что «калины» комплектуют ЭУРами несколько предприятий, но что из-за этого машина ведет себя по разному, не догадывался. Нет, это вовсе не означает, что один хуже другого, все они выполняют предписанные задачи – но каждый по-своему. Полагаю, найденные нюансы можно учесть при покупке машины, подбирая ее к особенностям характера водителя или условиям эксплуатации.

ЭЛЕКТРОТЯГА

Электрические усилители появились в рулевом управлении сравнительно недавно и сразу стали популярны в классе небольших городских машин. Просто, дешево, легко подобрать характеристики, малое потребление энергии (когда руль прямо – вообще ноль) и почти никаких затрат на обслуживание. Максимальная помощь от электричества, скажем, на парковке – 5/6 требуемой мощности, на долю водителя остается лишь 1/6. С повышением скорости авто компенсирующий момент уменьшается, а на сотне вообще мизерный.

Схематически усилители устроены так: на валу руля закреплена шестеренка, которую вращает электродвигатель, – это редукторный усилитель. Есть вариант проще и изящнее – безредукторный. В нем рулевой вал служит ротором электромотора.

Минусы управления авто с электроусилителем определяет его конструкция. При прямолинейном движении нейтральное положение руля ощущается недостаточно четко, присутствует небольшая вязкость в реакциях на быстрый поворот баранки, воспринимаемая как некая инертность. А еще – скромная мощность усилителя, что не позволяет применять его на более тяжелых автомобилях – класса С и выше, например кроссоверах или вседорожниках. Конечно, создать такой усилитель можно, но он будет громоздким и увесистым.

ДРУЖБА НАРОДОВ

Ныне на «калины» ставят два варианта усилителей. Первый, редукторный, махачкалинского завода «Авиаагрегат», – примерно на треть объема выпуска, второй, схожий по конструкции, довольно известной в мире корейской компании Mando, – на 70%. В активе «иностранца» прежде всего безупречное качество изготовления.

На «Приору» идет иной усилитель – безредукторный, от довольно мощного калужского предприятия «Автоэлектроника». Или – в небольших количествах – такой же, но новосибирского объединения «Север».

Конструкторы предусмотрели варианты установки безредукторного усилителя и на «Калину» в качестве третьей возможной комплектации. Но до конвейера это решение пока не дошло. Хотя у безредукторного устройства есть очевидные преимущества перед традиционным редукторным: меньше инерционная масса (потому нет эффекта тяжелого маховика), соответственно точнее и четче управление авто; нет лишних пар трения и, понятно, механических потерь, все компактно да еще и недорого.

Еще одну изюминку инженеры держат пока в загашнике – это короткая рейка. На сегодняшних машинах она длинновата. Полное число оборотов руля от упора до упора почти четыре с половиной, а с короткой

Сергей Мохнаткин – руководитель отдела динамики автомобиля НТЦ АВТОВАЗа: «Чтобы научить усилители правильно работать, то есть откалибровать их, мы проехали не одну сотню тысяч километров, работали с известными компаниями – Delphi, Continental, Bosch, Mando. Да и сейчас совершенствуем ЭУРы в расчете на модернизацию наших автомобилей».

всего три. Управление авто с последней значительно четче, особенно при экстремальных маневрах.

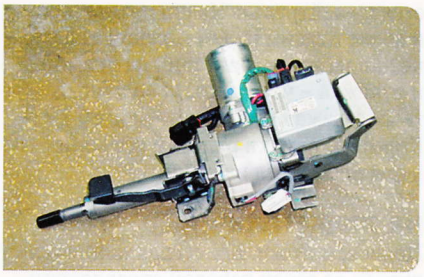
ОСОБЫЕ ПРИМЕТЫ

Проверим все комбинации в деле. Упражнения таковы: парковка на площадке, в начале испытательного автовазовского трека «змейка», имитация городского движения перед первым виражом, после него режим скоростного шоссе с активным перестроением, управление на максимальной скорости, маневры на вираже на большой скорости и в завершение объезд препятствия – «лосиный тест».

В первой «Калине» усилитель Mando. На месте легко кручу руль одним пальцем, очень удобно. Выезжаю на «змейку», активно вращаю руль и замечаю инертность в механизме – так называемый эффект маховика, о котором ранее говорили конструкторы. Разгоняюсь до ста двадцати – здесь недостаточно четко ощущается «ноль» (передние колеса в положении прямо), тем не менее заданную траекторию машина держит стабильно.

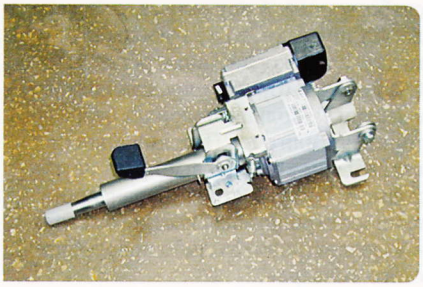
На ста пятидесяти поведение становится лучше, хотя до идеала по чувствительности далековато. Интенсивно перестраиваюсь из ряда в ряд. Машина с легкой задержкой отзывается на движение рулем и не сразу, с ленцой, возвращается в прямолинейное направление. Но на высокой скорости эффект маховика исчезает – будто кто-то отстегнул гири, до того висевшие на валу рулевого управления. На последний тест – объезд препятствия – захожу при 60 км/ч, быстро меняю ряд и возвращаюсь в него же. Но что это? Я разметал правым бортом все конусы финального коридора, так размашисто вращал рулем, что чуть не «потерял» «Калину». Очень уж легкий руль (так понравился при парковании!) и низкая его информативность вкупе с большими углами его поворота подвели при выполнении переставки с возвращением на первую полосу.

На «Калине» с махачкалинским усилителем вращать баранку на месте



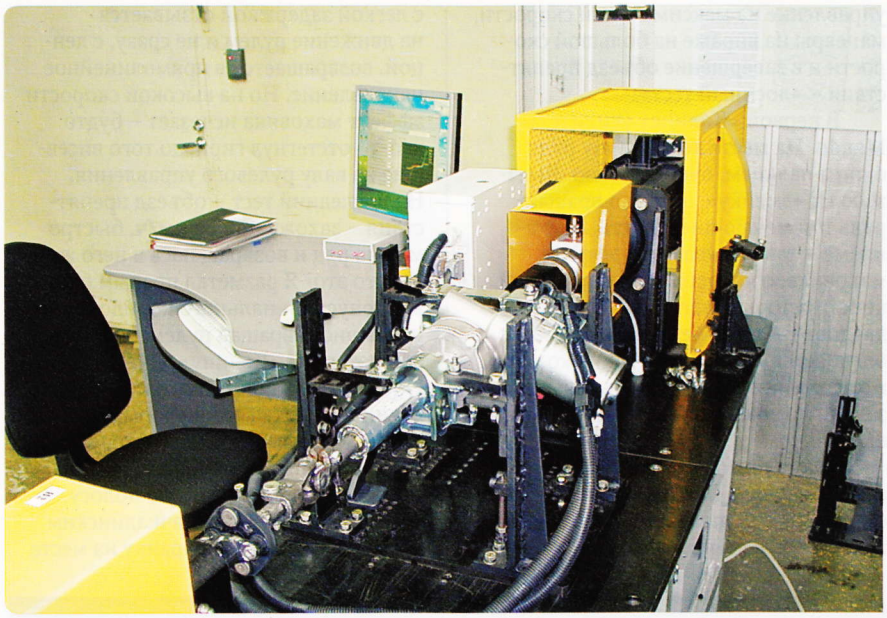
Редукторный усилитель корейской компании Mando отличается безупречным качеством сборки и надежной работой.

Безредукторный ЭУР калужского завода «Автоэлектроника» сейчас ставят только на «приоры». У традиционного редукторного он выигрывает в весе, простоте конструкции, у него меньше механических потерь, с ним «Калина» рулится точнее.

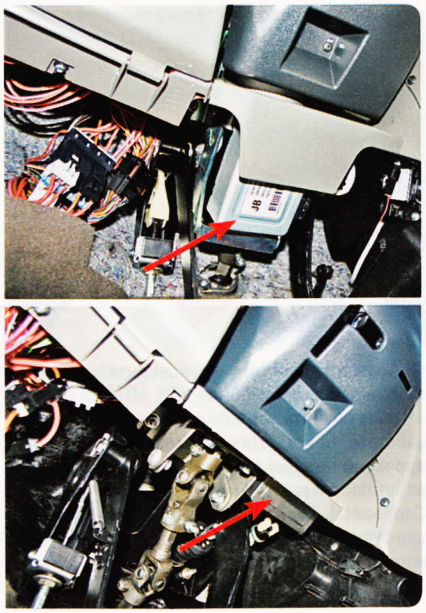


«Лосиный тест» – объезд неожиданно появившегося препятствия. С усилителем от махачкалинского «Авиаагрегата» машина проходит точнее, чем с корейским изделием Mando.

На «Калине» с короткой рулевой рейкой и безредукторным усилителем переставку выполнить проще даже на большей скорости. Жаль, такое сочетание пока не добралось до конвейера.



В испытательной лаборатории НТЦ АВТОВАЗа усилители подвергают длительной проверке при серьезных нагрузках. Подопытный должен исправно трудиться при температуре от –40 до +65 °С и даже при 100-процентной влажности. Чтобы проверить надежность, ЭУР крутят три с половиной месяца.



Какой электроусилитель стоит на авто, определить легко, если заглянуть под торпедо. На корейском ЭУРе блок управления выдается в салон больше (стрелка на верхнем фото), чем на отечественном, махачкалинского «Авиаагрегата» (стрелка на нижнем).

чуть труднее. Хотя даже даме дополнительных «электрических» усилий от него хватит за глаза. На небольшой скорости руль кажется немного зажатым, но эффект маховика меньше, чем с «корейцем». Уже на слаломе более понятен «ноль» и четче ощущение поворота на малых углах. На скорости 120 км/ч управление весьма комфортное и понятное. Машина быстрее реагирует на команды рулем и четко их исполняет, меняя полосу. Важно, что на увеличение угла поворота отвечает нарастающее усилие, которое заставляет руль вернуться в нейтральное положение после маневра. При высокой и максимальной скорости информативность на руле еще выше. Машина отлично держит заданный курс не только на прямой, но и на разных высотах виража скоростной дороги полигона. Притормаживаю и с теми же 60 км/ч захожу на знакомый «объезд». Хорошая реакция, четкое поведение – машина вышла из последнего коридора с кренами и близко к конусам, но ни одного не задела.

На старт вызываю «Приору» с безредукторным ЭУРом. Мне казалось, что заявленные характеристики не позволят на неподвижном автомобиле вращать руль с той же легкостью, какую дают редукторные усилители. Но нет, величина прилагаемых к баранке усилий позволяет поставить этот ЭУР между махачкалинским и корейским «помощниками». Оптимально.

На 30–40 км/ч баранка легко и четко возвращается в «ноль», как только к ней перестаешь прикладывать усилие, причем совсем не чувствуется инерционность. Видимо, потому «змейку» прохожу с большей скоростью и удовольствием. На 120 км/ч перестроение из ряда в ряд комфортное и даже агрессивное. Руль с нарастающим усилием сопротивляется поворотам на большие углы, сохраняя у водителя чувство уверенного владения машиной.

Однако на максималке по прямой и в вираже нейтральное положение не столь четко, как показалось при 120 км/ч. Хотя неискушенный водитель, думаю, этого не заметит. Переставку прошел даже с большей начальной скоростью – 70 км/ч, на выходе не уложил ни единого конуса. Есть маленькое замечание: из-за длинной рейки пришлось вращать руль от души, размашисто.

На сладкое – «Калина» будущего: сочетание короткой рейки и безредукторного (приоровского) усилителя. На месте руль слегка тяжеловат на фоне предыдущих вариантов (но не критично). Однако стоит тронуться, как об этом неудобстве забываешь: авто отменно рулится даже на малой скорости – быстро, четко, без вязкости в рулевом управлении и запаздываний. «Змейку» прошел, словно на хорошо отстроенном спортивном авто, в котором руль отклоняют вправо-влево всего лишь на несколько градусов.

При 120 км/ч понравилась очень четкая стабилизация после перестроений. «Ноль» прозрачный и точный. В поворотах ощутима прогрессивная зависимость нарастания усилия на руле от угла его поворота. Очень приятное впечатление. Стоит отпустить баранку, и она почти мгновенно возвращается в «нейтраль». На ста пятидесяти и выше с таким рулем можно даже не напрягаться, фиксация на прямой и рулежка – что надо. На «лосиный тест» заезжал уже смело – под 80 км/ч. Короткие взмахи рулем, и все коридоры проскочил играючи.

НА ЛЮБИТЕЛЯ

Подведем итоги. Все сегодняшние усилители со своей работой справляются должным образом. Ни один не вызвал у меня отрицательной реакции. Разница в поведении – по большому счету нюансы, которые в повседневной жизни для многих останутся незамеченными. Но если автомобиль все свое время снует по городским улицам, я предпочел бы «Калину» с корейским усилителем. То же самое рекомендую слабому полу. А вот если авто чаще летает по шоссе, то я за усилитель махачкалинского «Авиаагрегата». Считаю, что горожанину, слившемуся с деревней, больше подойдет безредукторный усилитель. Потенциальным владельцам «приор» выбирать не приходится, там уже стоит сбалансированное устройство калужского завода «Автоэлектроника» либо новосибирского «Севера». ЗР

РЕАЛЬНОСТЬ И МЕЧТЫ

Закончился очередной конкурс, в котором мы с читателями определяем лучшие автомобильные дебюты российского рынка. Предпочтения наших автомобилистов изучал по анкетам **Дмитрий Федоров**.

ВСЕ ФЛАГИ В ГОСТИ К НАМ

Гран-при-2011 по сравнению с предыдущим получился более интернациональным и разнообразным. Хотя номинированных в нем машин оказалось немного меньше – 40 против 43 годом ранее. Снизилось количество немецких (11 против 15 в прошлом году) и японских (9 против 13) моделей, зато вдвое возросло число французских (8 и 4). Примерно на прежнем уровне сохранилось участие «корейцев» (6 и 7) и «англичан» (2 и 1). Этот год пропустили «испанцы» и «чехи», зато к числу конкурсантов присоединились после долгого отсутствия «шведы» (две модели), «американцы» (тоже две машины) и «итальянцы» (одна).

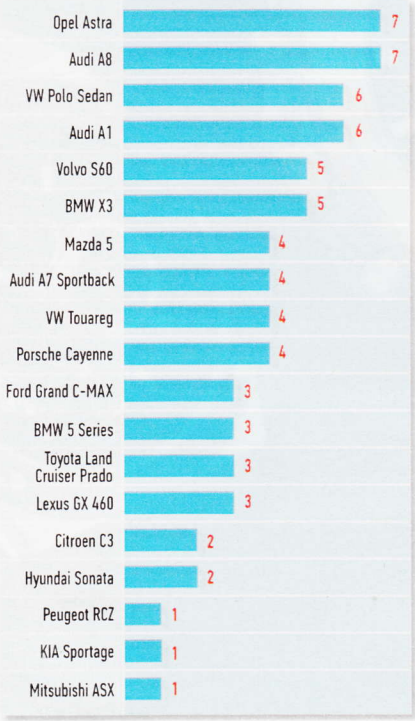
Превосходство за Германией – ее автомобили взяли восемь Золотых Пегасов из десяти. Еще по одному ушло в Японию и Швецию. Причем шесть Гран-при досталось моделям группы «Фольксваген» (три у «Ауди», два у самого VW, еще один получил «Порше») – это уникальное достижение. Также по одному первому месту у БМВ, «Опеля», «Мазды» и «Вольво». Убедительному превосходству группы «Фольксваген» способствовало полное отсутствие в списке претендентов компании «Мерседес-Бенц», которая в прошедшем году не порадовала премьерами принципиально новых моделей. Иначе расклад мог измениться.

В любом состязании важна победа, но второе место также считается почетным. Здесь по сравнению с прошлым годом серьезно укрепились позиции французских машин. Если годом ранее одно-единственное серебро взял «Ситроен», то сейчас в его активе уже два вторых места. А также на вторую ступеньку подиума взобрался один раз «Рено». Прогрессирует корейский «Хёндай»: в 2010 году лишь одна машина этой марки смогла добраться до третьего места, сейчас у «Хёндай» два серебра и одна бронза. Корпорация «Тойота» не так удачлива. Годом раньше она завоевала два первых места, сейчас тоже два, но вторых (по одному у «Тойоты» и «Лексуса»). Стабильные результаты демонстрируют «Форд» и «Ягуар»: снова по одному серебру. Второе место единожды завоевала и БМВ.

Если оценивать успехи отдельных моделей, то безоговорочные победы «Опеля-Астра» среди компактов и «Ауди-А8» в представительском классе (обе машины признаны лучшими во всех категориях – см. таблицу), объяснимы не столько их непогрешимым совершенством, сколько довольно слабой конкуренцией в соответствующих классах.

Как и в прошлом году, нас интересовали показатели совершенства автомобилей той или иной державы в различных дисциплинах. История повторилась – налицо существенное превосходство немецких производителей. Причем за истекший период оно только усилилось. Когда мы анализировали результаты Гран-при-2010, в каждой номинации немецкие модели смогли занять максимум 60% первых мест. Сегодня это минимальный результат, а высшая планка поднялась до 80%. Причем компании из других стран сдают свои позиции на самых вроде бы укрепленных фронтах. К примеру, французские модели совершенно исчезли из рейтинга практичности, их уже не считают разумно доступными. С другой стороны, они укрепили позиции в области прогрессивных технологий и в дизайне, но, как уже понятно, за счет цены.

Количество первых мест во всех номинациях



Японская техника в этом году заметно отступила – настолько окрепла репутация автомобилей Франции и Швеции. В плане ездовых качеств, комфорта, технологического совершенства и оригинального дизайна «европейцы» для наших читателей предпочтительнее. Зато «японцы» заметно подняли свое реноме практичной покупки за реальные деньги.

А вот корейские машины серьезно сдали в смысле доступности. Причем падение в этой категории по сравнению с результатами голосования прошлого года у них весьма заметное – трехкратное. Тем не менее эти автомобили все равно считают весьма удобными в повседневной жизни.

Зато взбодрились «шведы» – в первую очередь отметим дебют нового «Вольво-S60». С появлением этой машины люди вновь вспомнили, что шведские модели неплохо ездят, вполне комфортабельны, совершенны (особенно в области безопасности), престижны и недурны внешне.

Чего, к сожалению, нельзя сказать про автомобили из США и Италии – ни один из претендентов не смог показать достойного результата, все время последние строчки рейтинга. Видимо, в этих автомобильных королевствах действительно что-то не в порядке.

СОБЕРИ САМ

Оценивать предложение автомобильных компаний, выставлять баллы их новинкам – дело, конечно, очень интересное и полезное. Но еще на стадии подготовки конкурса мы задумались: а насколько представленные в Гран-при автомобили-претенденты соответствуют пожеланиям читателей? Ведь некоторые из новинок весьма дороги, сложны да и просто не нужны большинству российских потребителей. И тогда мы решили повторить авантюру тринадцатилетней давности – предложить читателям самим собрать из предложенных составляющих: кузова,

ИТОГОВАЯ ТАБЛИЦА РЕЗУЛЬТАТОВ

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
МАЛЫЙ КЛАСС								
1. VW Polo Sedan	17511	23833	21125	20114	24271	15852	27181	149887
2. Citroen C3	29976	36811	42130	25187	19957	27198	20830	202089
3. Renault Sandero	35112	23954	24900	37869	45082	41435	44234	252586
4. Chevrolet Spark	47772	45775	42191	47068	41013	45881	38090	307790
МАЛЫЙ ПРЕМИУМ								
1. Audi A1	19791	19542	20249	18905	20351	15050	27876	141764
2. Citroen DS3	34051	22918	23208	28520	31039	34118	27014	200868
3. Peugeot RCZ	24292	35670	34679	30707	26729	28955	23308	204340
КОМПАКТ-КЛАСС								
1. Opel Astra	16338	21004	18984	21287	16412	15349	17300	126674
2. Renault Fluence	27667	25916	26811	22447	26497	26402	28566	184306
3. FIAT Linea	34216	31342	32469	34477	35331	36380	32363	236578
КОМПАКТВЭНЫ								
1. Mazda 5	23781	31116	32384	29914	25249	20940	24437	187821
2. Ford Grand C-MAX	26083	23233	25882	27075	28799	26268	31742	189082
3. Peugeot 3008	35485	37655	37153	32506	31222	36360	30278	240659
4. Renault Scenic	45037	38318	34824	40827	45037	46708	43797	294548
СРЕДНИЙ КЛАСС								
1. Volvo S60	16064	25816	30187	16416	16862	14277	24066	143688
2. Hyundai Sonata	31417	22032	19858	27667	31428	32269	24584	189255
3. Suzuki Kizashi	30684	30335	28071	34004	29874	31667	29523	214158
БИЗНЕС-КЛАСС								
1. Audi A7 Sportback	24921	32118	37745	31249	25524	27925	25511	204993
2. BMW 5 Series	23118	34611	34521	34401	27834	23197	33122	210804
3. Lexus ES 350	46347	43120	41541	34348	42335	38366	53122	299179
4. Infiniti M	44433	49506	46444	40645	42603	44574	40045	308250
5. Renault Latitude	72234	52407	51113	65994	69596	72627	60657	444628
6. SAAB 9-5	62619	61862	62252	66954	65703	66906	61317	447613
КРОССОВЕРЫ								
1. BMW X3	16530	33551	40075	18873	18563	14940	31698	174230
2. Hyundai ix35	43140	32214	32287	36752	39350	48312	34647	266702
3. Mitsubishi ASX	42286	37262	31303	43663	45249	38985	43825	282573
4. KIA Sportage	46968	31798	33228	42340	47094	53638	35724	290790
5. MINI Countryman	46563	60693	58534	53874	45241	39664	49584	354153
ВСЕДОРОЖНИКИ								
1. VW Touareg	24757	32809	31136	25988	22627	24547	23444	185308
2. Toyota Land Cruiser Prado	29729	29915	28538	27412	28383	23900	37526	205403
3. Nissan Patrol	37868	38116	45875	37820	37372	40151	40092	277294
4. Jeep Grand Cherokee	45634	48176	50503	50837	51736	45218	41849	333953
5. KIA Mohave	57494	46546	39471	53502	55414	61775	52608	366810
ВСЕДОРОЖНИКИ ПРЕМИУМ								
1. Porsche Cayenne	19761	36123	36631	28637	21993	17448	24355	184948
2. Lexus GX 460	29526	22045	23623	27370	29318	30425	34149	196456
3. Infiniti QX56	35373	31693	35587	31258	32606	37094	34638	238249
4. Cadillac SRX	45677	40445	34508	43054	46341	45421	37231	292677
ЛЮКС-КЛАСС								
1. Audi A8	15509	18784	22852	16779	15900	18193	21007	129024
2. Jaguar XJ	26992	34628	32271	28326	28427	21973	23260	195877
3. Hyundai Equus	35636	24762	23164	33025	33894	38076	33989	222546

двигателя, трансмиссии, размеров, предполагаемой цены – свой автомобиль. То, что у нас получилось, разительно отличается от картины, нарисованной 13 лет назад. Это не удивляет, ведь тогда мы только открывали для себя автомобильный мир и были отчасти наивны. В поисках ощущений того времени я перечитал ноябрьский номер «За рулем» за 1997 год – именно в нем опубликованы результаты опроса.

Что тогда волновало читателей и редакцию, что происходило в стране и мире? К примеру, в 1996 году концерн «Фольксваген» (а это и «Шкода», и СЕАТ, и «Ауди») продал во всем СНГ 5490 автомобилей, что считалось большим успехом по сравнению с предыдущим годом, когда было реализовано 1813 машин. Сейчас этого числа легко достигнет один-единственный дилер. Существенным недостатком многих импортных автомобилей считалось отсутствие карбюраторной версии без нейтрализатора, способной переваривать этилированный бензин. Такие выводы сделали наши испытатели, опробовав «Хонду CR-V» и «Шкоду-Октавия».

Поэтому в то время мы все еще свято верили в отечественный автопром – люди с надеждой ждали, что вот-вот появится долгожданная «десятка» с кузовом универсал, «Москвич» наконец-то вразумит поставщиков, которые своими комплектующими убивают репутацию в общем-то неплохого 41-го, а ГАЗ вступит на путь интеграции с ФИАТом, освоив выпуск семейства «Палио». Как много подобных надежд не оправдалось и уже никогда не оправдается...

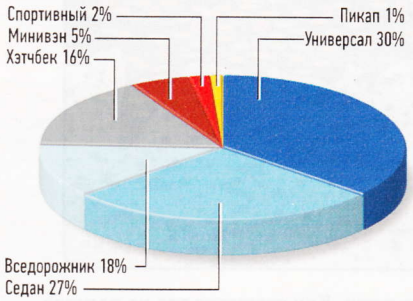
Выбор читателей в 1997 году полностью соответствовал времени, в котором они жили, – когда многим денег не хватало даже на еду, когда федеральные трассы напоминали дороги после артобстрела, а машина в семье была единственной – на все случаи жизни. Вот обобщенный портрет идеального автомобиля для России образца 1997 года – это универсал (25,3% голосов) с полноприводной трансмиссией (61%) и мотором 1,5–2 л (57,7%), по цене – внимание! – около 9,5 тысячи долларов и при этом сделанный из немецких комплектующих. Что сказать, воплотить в реальность автомобиль с таким набором качеств тогда было невозможно (как, собственно, и сейчас). Его портрет – отражение наивности того времени, когда мы, ослепленные дешевизной и качеством подержанных машин из Европы и Японии, хотели получить то же самое, но новое и за те же деньги.

Прошло 13 лет, картина другая. Теперь наш читатель отлично

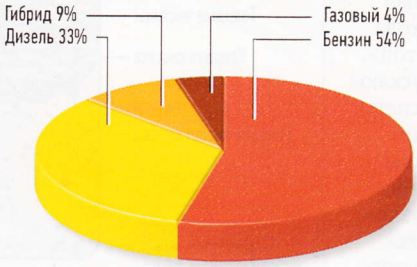
По нашей просьбе художник Петр Перешивайлов изобразил три автомобиля-мечты с кузовом универсал: грузопассажирские версии калужского «Фольксвагена-Поло» (рисунок вверху) и питерского «Хёндай-Солярис» (внизу), а также планируемую к выпуску в Тольятти «Дачию-Логан MCV» – с передней частью в стиле текущего вазовского семейства. Повторяем, это пока лишь наши фантазии. Но вам они нравятся?

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ГОЛОСОВ ЧИТАТЕЛЕЙ ЗА КОМПОНЕНТЫ АВТОМОБИЛЯ-МЕЧТЫ

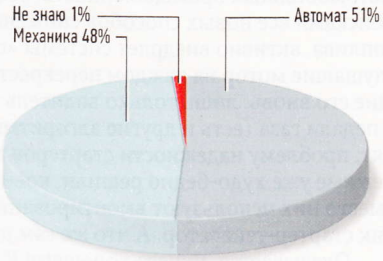
КУЗОВ



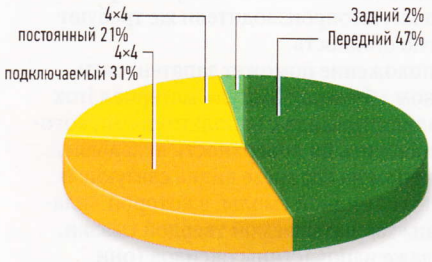
ДВИГАТЕЛЬ



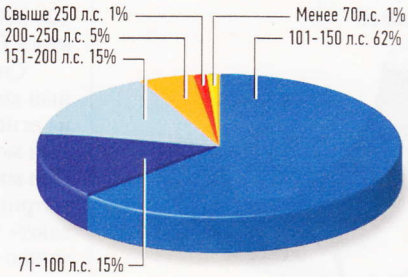
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ



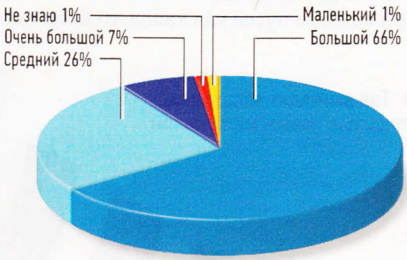
ПРИВОД



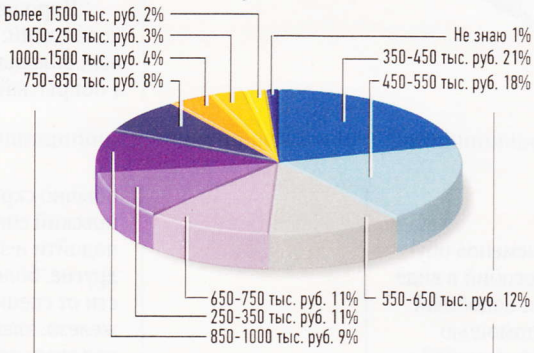
МОЩНОСТЬ



РАЗМЕР



ЦЕНА



ориентируется в современных автомобилях, точно знает, что ему нужно и сколько это может стоить. Автомобильный бум нулевых кардинально перестроил сознание потребителя. Мы не грезим, мы делаем реальным автомобиль нашей мечты.

Итак, какой он? Как ни странно, опять универсал (за него отдали голоса 36% голосовавших). Урок маркетологам большинства компаний, считающих, что россияне грезят в первую очередь о седане, а затем о хэтчбеке (за эти кузова было отдано 27 и 16% голосов соответственно).

Тип привода. Существенно выросла доля поклонников переднего привода. Тринадцать лет назад его хотели 29,1% респондентов, теперь его доля – 47%. По-прежнему сильны позиции полного привода (52% в сумме), но если эти результаты соотносить с данными 1997 года, то его доля в пожеланиях заметно уменьшилась. И мы видим, что основные перспективы в России все-таки за переднеприводными автомобилями. Это логично: большинство читателей уже поняло, что переплачивать за полноприводную трансмиссию следует только в случае ее необходимости.

Коробка передач – новый вопрос. В 1997 году автомат был для нас экзотикой, и этот аспект конструкции мы даже не упоминали. Теперь же, помучившись в пробках, россияне отдали за возможность забыть о переключении передач 51% голосов. Традиционная «ручка» отстала совсем чуть-чуть: 48%. Это означает, что у покупателя народного автомобиля обязательно должна быть свобода выбора трансмиссии.

Двигатель. Дизель на легковой машине в конце XX века был в России редкостью, не получил он большого распространения и сейчас. Видимо, из-за того, что сами автомобильные компании, предполагая скромный спрос, не занимаются всерьез его продвижением на рынок. А ведь уже 33% читателей хотят именно дизельную машину, треть – существенная доля. Лидером, тем не менее, остается бензиновый мотор – 54%, а дальше – неожиданность: мы думали, что на третьем месте будет двигатель, потребляющий недорогой природный газ, но оказалось совсем не так – 9% голосов было отдано за передовой гибридный привод. Сюрприз!

Описывая характеристики мотора, в 1997 году мы отталкивались от его рабочего объема. Ныне этот параметр не так актуален – наддув позволяет получить неплохие выходные данные с небольшого литража. Поэтому сейчас мы попросили читателей выбрать диапазон мощности, тем более что эта характеристика напрямую влияет на ставку дорожного налога. Здесь нет никаких неожиданностей: для подавляющего большинства (62%) респондентов 101–150 л.с. вполне достаточно.

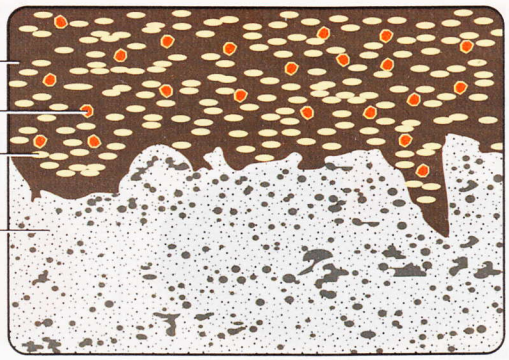
Что касается **размера кузова**, автомобиль не должен быть ни слишком большим, ни маленьким.

И наконец, самое интересное – **цена**. 21% читателей готовы заплатить за переднеприводный универсал мощностью чуть больше 100 сил с автоматической трансмиссией 350–450 тысяч рублей, а 19% могут потратить до 550 тысяч. Вполне реальные цифры. В них должен уложиться планируемый к сборке на АВТОВАЗе универсал на базе «Дачии-Логан MCV». Такая цена вполне подошла бы и универсалам на базе калужского «Фольксвагена-Поло» и «Хёндай-Солярис». Правда, подобные варианты даже не планируются к производству, но мы решили немного пофантазировать и предложить свое видение таких машин. Может, производителям стоит прислушаться к пожеланиям наших читателей? ЗР

СО ВСЕМИ ОСТАНОВКАМИ

Автомобильная промышленность, озабоченная поисками все новых способов снижения расхода топлива, активно внедряет системы «старт-стоп», глушащие мотор на каждом перекрестке и пускающие его вновь, лишь только водитель прикоснется к педали газа (есть и другие алгоритмы). Говорят, проблему надежности стартеров при таком режиме уже худо-бедно решили, кое-где вообще вместо них используют вмонтированный в маховик стартер-генератор. А что же сам двигатель?

Оказывается, ничего хорошего! Как известно, коленчатый вал ДВС вращается в подшипниках скольжения на так называемом масляном клине. Вот только клин этот возникает не мгновенно, при каждом пуске вал какое-то время испытывает недостаток смазки. Как скажется это на ресурсе мотора, можете представить. Исследования показали: вкладыши изнашиваются уже через 100 000 циклов. Автопроизводители же требуют втрое большую стойкость.



Строение поверхности вкладыша для моторов с системой «старт-стоп».

Так выглядят вкладыши, покрытые новым материалом.

Спасти положение поможет запатентованный концерном «Федерал Могул» материал Irox на основе полиамидимида с наполнителями, который можно наносить на поверхность вкладышей. Под микроскопом на его срезе видна связующая матрица из полиамидной смолы, в которой «плавают» частицы так называемой твердой смазки, микро- или даже наночастицы оксидов (они и придают красно-коричневый цвет всему покрытию) и чуть бóльшие частицы другого материала, увеличивающие износостойкость всего слоя.

Впрочем, это всё слова, а вот и результаты испытаний: после 15 000 циклов старт-стоп обычный вкладыш потерял 160 мкм своей толщины, а покрытый Irox – только 5 мкм.

РЕАЛИТИ-ШОУ

Уходят в прошлое времена, когда сервисменов обучали с помощью плоских картинок и пособий в виде разрезанных узлов и агрегатов. Сегодня подобный экспонат можно создать виртуально с помощью технологии расширенной реальности (Augmented-Reality). Так и поступили в академии сервисного обучения «Фольксвагена». Специальный проектор проявляет на вполне реальном автомобиле то, что обычно скрыто от глаз. Получается как бы рентгеновский снимок, причем объемный: он позволяет подойти и заглянуть, например, сбоку или проявить другие, более глубокие слои агрегата. В зависимости от специальности обучаемого можно выделить железо, электрику либо отдельные системы. Такая вот реальная нереальность, приносящая вполне ощутимую пользу и, кстати, экономию: загрузить в проектор нужные файлы куда дешевле, чем пилить, скажем, коробку передач.

Так выглядит проявленный каркас безопасности.

Что там под капотом? Видно абсолютно все!

А это – силовой жгут.

ЗНАТЬ, ГДЕ УПАСТЬ

Как минимизировать травмы пешехода, если тому не повезло оказаться на пути автомобиля? Один из рецептов давно известен: приподнять капот над двигателем так, чтобы между ними образовался зазор. Тогда деталь хоть и помнется, но смягчит удар. А водителю меньше придется платить за лечение пострадавшего (хотя за капот со специальным механизмом – куда как больше).

В работе устройства главное, однако, не конструкция, а распознавание возникшего на пути препятствия, идентификация именно пешехода и быстродействие всего процесса. В представленной компанией TRW концепции (она, впрочем, уже внедрена на «Порше-Панамера») использованы три независимых сенсора: два акселерометра и один, в бампере, – контактный. Специальный контроллер бдительно следит за их сигналами и, как утверждают, надежно отличает человека от, скажем, столба. В первом случае мгновенно следует команда «Огонь!» и пиропатроны отстреливают капот вверх...

Ноу-хау новой системы заключается не в железе, а в программном обеспечении, которое скрыто от глаз в блоке управления эйрбегами, выполняющем еще и функцию защиты пешеходов.

ЛЕСНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Тяжелые лесовозы немало времени работают вне дорог на сравнительно скользкой или рыхлой поверхности. Тут выручил бы полный привод, но делать тягач значительно более дорогим ради пары километров лесных троп – не слишком удачная идея, вдобавок на шоссе он сожжет лишние центнеры топлива. На «Вольво» пошли по другому пути, впрочем, уже известному: разместили в передних колесах гидромоторы. Новое здесь в том, что подобные решения до сих пор не применялись на автопоездах общей массой под 74 т, а именно столько весит FH16 660 с двумя прицепами.

Масло подает специальный гидронасос, приводимый основным двигателем. Гидромоторы могут работать независимо от основного привода на заднюю ось, то есть тягач остается переднеприводным и во время переключения передач, и (при желании) когда коробка стоит в «нейтрали». Водитель может подключать такой полный привод сам или доверить выбор автоматике. На шоссе при скорости выше определенного предела гидромоторы отдыхают.

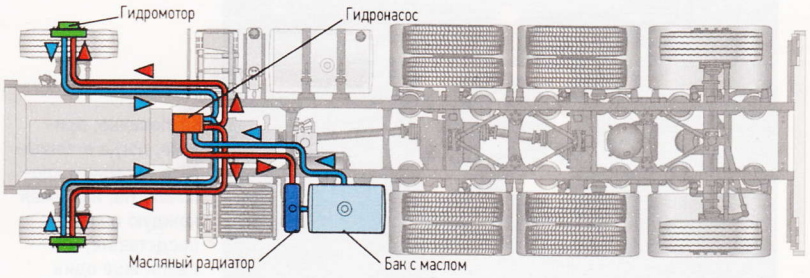


Схема привода передних колес.

Внешне ничто не выдает присутствия в ступице гидропривода.

На правах рекламы

ОБОРУДОВАНИЕ от НПП «НТС» - ОПТИМАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ СОВРЕМЕННОГО АВТОСЕРВИСА

Компьютерная диагностика
МОТОР-ТЕСТЕР МТ10К
СКАНЕР-ТЕСТЕР МТ10СОК
ДИЗЕЛЬ-ТЕСТЕР МТ10Д

Автомобильный сканер тестер
ДСТ-12

более 1200 типов диагностируемых ЭБУ для иномарок и российских автомобилей

широкий выбор
МАНОМЕТРЫ
МУЛЬТИМЕТРЫ
РАЗРЯДНИКИ
ИМИТАТОРЫ
ТЕСТЕРЫ ЭСУД
ТЕСТЕРЫ ФОРСУНОК
СТРОБОСКОПЫ
ПЬЕЗОДАТЧИКИ

НПП «НТС»

(846) 269-50-20
E-mail: market@nppnts.ru
Дилеры, программы и прошивки, прайс на сайте www.nppnts.ru

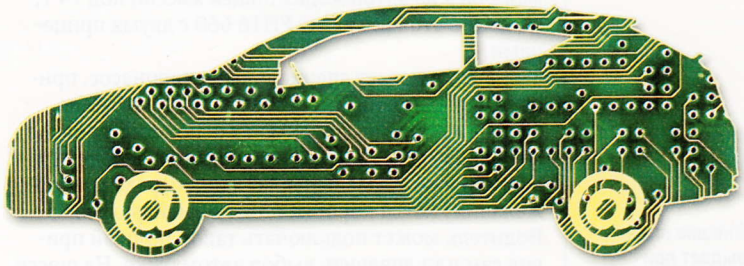
В ПЕРЕСЧЕТЕ НА СЫР

Любопытное исследование провел немецкий автоклуб ADAC. Оно конкретизировало осуществляемые после покупки авто затраты на гаджеты и столь приятные комфортные опции. Читатель, очевидно, догадывается, что все эти магнитолы, стеклоподъемники, кондиционеры, обогреватели-подогреватели потребляют электроэнергию от генератора. В итоге мотору труднее его вращать и, значит, растет расход топлива. Вопрос – насколько?

Любой дополнительный монитор или динамик выливается в миллилитры топлива.

Конечно, приятно, когда в вашем авто так много кнопочек. Но, нажимая каждую из них, представьте, что съели еще один кусочек сыра.

С приемлемой для оценки точностью можно считать что каждые 100 Вт обходятся в 100 г бензина на 100 км пробега. А теперь оценим аппетиты потребителей. Про лампочки в фарах вы и сами знаете, а вот, например, вентилятор отопителя пожирает в среднем 171 Вт, подогреватель сиденья – 102 Вт, руля – 50 Вт, зеркал – еще 40 Вт. Аудиосистема, если, конечно, она не снабжена особо мощными усилителями, относительно аскетична: ей достаточно около 21 Вт. Навигатор добавит еще 7 Вт, iPod – еще пару. Если в темное зимнее время поедете с печкой, подогревом сидений и заднего стекла, легко выйдете на 600 Вт потребляемой мощности, а это (см. выше) уже 0,6 л/100 км, или 15 лишних рублей. В пересчете на сыр – примерно 50 граммов.



МОЗГОВОЙ ШТУРМ

Необычный взгляд на тенденции автомобилестроения продемонстрировал отчет консалтинговой компании «Мак-Кинси». Если вкратце, в перспективе определяющими факторами станут не сталь и алюминий, а биты и байты. Уже сегодня от 80 до 90% инноваций приходится на электронику, а вовсе не на механику. По мнению экспертов, каких-то прорывных улучшений конструкций двигателей, коробок передач, структуры кузова ждать не стоит. Другое дело всевозможные электронные помощники. Уже сегодня владельцу авто среднего класса они обходятся примерно в 4500 евро, а это почти 40% себестоимости всей машины. Таким образом, снижение затрат на электронику – ключ к снижению себестоимости и росту прибыли (само собой, цены в салонах вниз не поползут, они этого не умеют).

Одно из решений, сулящих дополнительный доход, – апгрейд программного обеспечения всевозможных контроллеров на протяжении всей жизни автомобиля (разумеется, за счет клиента). Вы же не откажетесь от установки патча («заплатка»), устраняющего не замеченную ранее уязвимость?

Доля инноваций, основанных на программном обеспечении.

Release by NALSURKOSMOS

В ФЕВРАЛЬСКОМ НОМЕРЕ

12 КОЛЕС В СНЕГУ
ATV: такие разные «семисотки»

ОРИГИНАЛЫ И КОПИИ
«Урал» китайского производства

В ДЕБРИ С АВТОМАТОМ
Трансмиссии ATV

ЕДЕМ В ГИМАЛАИ
По Индии на Royal Enfield 500

СОВЕТЫ ГЛАВВРАЧА
Анатомия экипировки

С ОКТЯБРЯ ПО МАРТ В КАЖДОМ НОМЕРЕ ЖУРНАЛА «МОТО» РОЗЫГРЫШ ПРИЗОВ. КУПИ И ВЫИГРАЙ! ГЛАВНЫЙ ПРИЗ – МАКСИ-СКУТЕР PEUGEOT

В КАЖДОМ НОМЕРЕ:
ТЕСТЫ И ПРЕЗЕНТАЦИИ НОВИНОК, ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ, СОВЕТЫ ПОКУПАТЕЛЮ, НОВОСТИ ТЕХНИКИ, ТЮНИНГ, ПУТЕШЕСТВИЯ, СПОРТ

ЧТОБЫ НЕ ПРОПУСТИТЬ САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ, ПОДПИШИТЕСЬ В ЛЮБОМ ОТДЕЛЕНИИ СВЯЗИ СНГ

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ MOTO.ZR.RU

Реклама

ВРЕМЕННАЯ ЗАМЕНА

В новом формате популярной рубрики сравним удобство обслуживания десяти популярных на нашем рынке автомобилей. Сегодня **Игорь Козлов** озабочен трудоемкостью замены свечей зажигания.

Рано или поздно каждый сталкивается со свечами, а уж тем более автолюбитель. Стоит заправиться чем попало – и перебои в работе двигателя гарантированы. А ездить, не обращая внимания на горящую лампочку *Check Engine*, зачастую себе дороже: если откажет хотя бы одна свеча, может пострадать нейтрализатор. Виновницу определить просто – по залитым бензином электродам и характерному запаху.

Чаще свечи заливает зимой при пуске двигателя. Порой причина не только в «негорючем» топливе, но и в собственной оплошности: надавил по привычке педаль газа – свечи моментально залило. С такими мотор не заведешь, ведь электроны, как известно, бегут по пути наименьшего сопротивления – по сырому нагару, минуя искровой промежуток. Разумеется, без искры вспышек не будет.

Иногда достаточно просто продуть свечи, включив стартер при полностью нажатой педали газа. В этом режиме электроника отключает форсунки и несгоревшее в цилиндрах топливо выветривается. Не помогло – придется брать инструмент и менять свечи на сухие. Пусть не новые, но заведомо исправные и очищенные от нагара. Советуем иметь их в запасе. И хотя производители свечей считают свои изделия одноразовыми (из-за сминаемой шайбы), на практике их можно использовать повторно, затянув немного посильнее.

РАВНЫЕ УСЛОВИЯ

В нашем тесте десять машин: «Хёндай-Акцент», «Форд-Фокус», «Тойота-Королла», «Мицубиси-Лансер», «Рено-Логан», «Дэу-Нексия», «Шевроле-Лачетти», «Мазда-3» и две «Лады» – «Калина» и «Приора». Для чистоты эксперимента все работы провели в зарулевском техцентре силами

1 место

Renault Logan

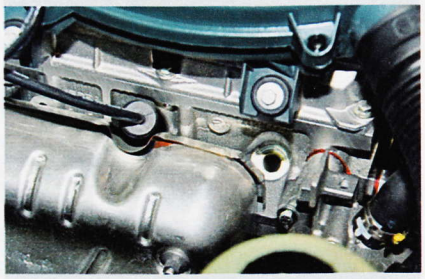
(двигатель K7M, 1,6 л, 87 л.с.)

5 мин 32 с	480 руб.	1590 руб.	15 тыс. км

шило или тонкая кисточка, шинный насос с насадкой, свечной ключ «на 16» с удлинителем 150–200 мм

Отличный доступ.

Свечные колодцы не защищены от грязи.



Прежде чем вывертывать свечи, удалите грязь из колодцев. Чтобы впредь не мучиться, перекройте зазоры, надев на наконечники, например, фетровые колечки. Берегите руки: экран коллектора с заусенцами!

Условные обозначения

Время замены

Примерная стоимость работы у дилера

Примерная стоимость нормочаса у дилера

Периодичность регламентной замены

Инструмент

нашего механика Евгения Михалкевича. То есть в одном месте и мастером одной квалификации – для идентичности условий. Основной критерий оценки трудоемкости – потраченное на замену время: чем оно меньше, тем лучше. В зачет идет средний результат после трех попыток. Кстати, разброс оказался невелик – не более 5%. Оговоренный в руководстве по эксплуатации регламентный ресурс свечей не учитываем, поскольку от вредоносного бензина мрут как дешевые свечи, так и дорогие иридиевые и платиновые.

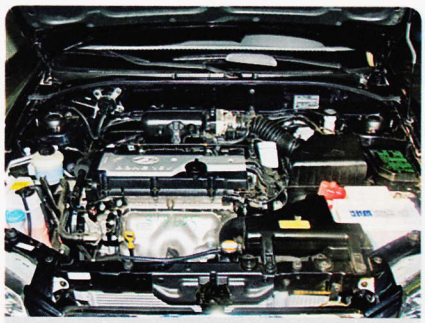
Необходимый инструмент под рукой, так что на излишнюю суету времени не тратим. Вряд ли кто-то возит с собой динамометрический ключ, поэтому и мы будем затягивать свечи коротким воротком с плечом 10–15 см. Тогда превысить требуемый момент 25 Н·м (для свечей под ключ «на 16») попросту сил не хватит.

С СЕКУНДОМЕРОМ

Меньше всего провозились с «Логаном» – 5 минут 32 секунды. Его восьмиклапанник – единственный без декоративной крышки поверх мотора. Одной заботой меньше! Правда, есть другая проблема: прежде чем вывертывать свечи, надо вычистить грязь из колодцев, чтобы не намусорить в двигатель. Для этого отлично подходит шило. Круговыми движениями отделяем налипшую вокруг свечей грязь и продуваем колодцы шинным насосом с насадкой-соплом на шланге. Если шила нет, возьмите проволоку или кусок многожильного провода, соорудив из него некое подобие кисточки. Ну а без насоса, полагаем, никто не ездит.

Второе место заслужил «Акцент». Похожую компоновку имеют двигатели «Лачетти» и «Нексии», занявших соответственно третье и четвертое места. Здесь в наличии не только декоративные накладки, но и одинаково уложенные в углубление клапанной крышки высоковольтные провода. Они, как и выводы катушек зажигания, пронумерованы – ничего не перепутаешь. Общее правило – не тянуть за провода, только за наконечники! Их посадка порой туговата, поэтому в комплекте инструмента стоит иметь пассатижи со скривленными губками-захватами.

При затяжке крепежа не прилагайте чрезмерных усилий, иначе вырвете с корнем резьбовые втулки, вмонтированные в пластиковую клапанную крышку.



2 место

Hyundai Accent

(двигатель G4ED, 1,6 л, 107 л.с.)

6 мин 45 с

550 руб.

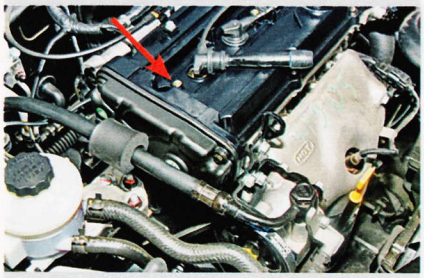
1500 руб.

20 тыс. км

ключ с головкой «на 10», пассатижи для снятия наконечников, свечной ключ «на 16» с удлинителем 150–200 мм

Провода не перепутаешь – они пронумерованы.

Слабовата посадка резьбовых втулок в клапанной крышке.



Болты накладки двигателя затягиваем осторожно, иначе легко вырвете из клапанной крышки резьбовые втулки (одна из них показана стрелкой). Наконечники здесь снабдили выступами под хват.

3 место

Chevrolet Lacetti

(двигатель F16D, 1,6 л, 109 л.с.)

7 мин 14 с

550 руб.

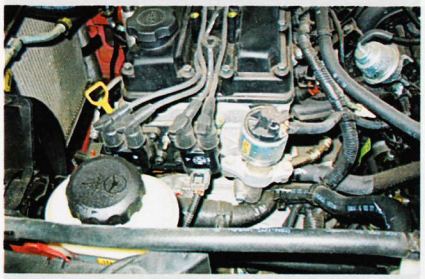
1100 руб.

45 тыс. км

ключ с головкой «на 10», пассатижи для снятия наконечников, свечной ключ «на 16» с удлинителем 150–200 мм

Провода пронумерованы.

Тугая посадка наконечников.



Провода и выводы катушек пронумерованы – не ошибешься. Но за свечные наконечники, случись их вынимать, едва ухватишься. Перед снятием накладки мотора надо вывернуть пробку маслозаливной горловины.

4 место

Daewoo Nexia

(двигатель F16D, 1,6 л, 109 л.с.)

7 мин 47 с

450 руб.

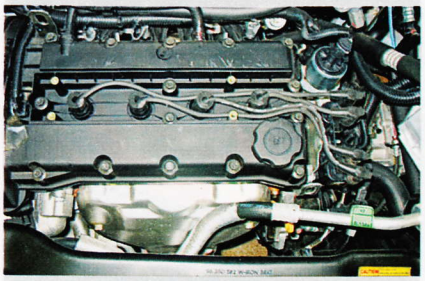
900 руб.

20 тыс. км

ключ с головкой «на 10», пассатижи для снятия наконечников, свечной ключ «на 16» с удлинителем 150–200 мм

Провода пронумерованы.

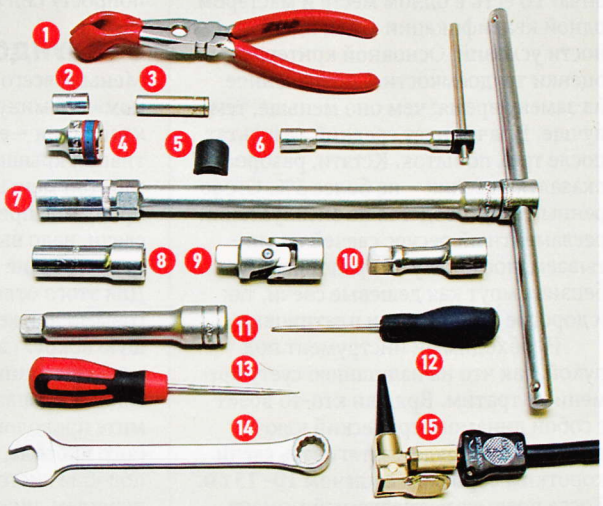
Тугая посадка наконечников, к двигателю приходится тянуться.



Найдите хоть одно различие между моторами «Лачетти» и «Нексии» (агрегат F16D)! Соответственно и проблемы одинаковы, в первую очередь это неудобные свечные наконечники. Из удобного – промаркированные концы.

На пятом месте «Фокус» – первая машина в тесте с индивидуальными катушками зажигания (мотор 1,8 л). С ними возни больше: каждая закреплена болтиком под ключ «на 10», нужно отсоединить разъемы проводки. Зато декоративная накладка двигателя здесь сидит на трех резиновых буферах – просто сдергиваем ее вверх.

На «Лансере» и «Мазде» (шестое и седьмое места соответственно) накладка тоже быстросъемная, на четырех буферах. У «Мазды» роль двух опор накладки выполняют пластиковые бочонки под ключ «на 15», навернутые сверху на шпильки катушек второго и четвертого цилиндров. Для шпилек нужна высокая головка «на 8», поскольку низкой не подлезешь, а крутить рожковым ключом крайне неудобно.



Инструмент для замены свечей: 1 – пассатижи для свечных наконечников; 2 – обычная головка «на 8»; 3 – высокая головка «на 8»; 4 – головка E10; 5 – магнит; 6 – ключ с головкой «на 10»; 7 – свечной ключ с удлинителем 150–200 мм и головкой «на 16»; 8 – свечная головка «на 14»; 9 – карданный шарнир; 10 – удлинитель 70–100 мм; 11 – удлинитель 100–120 мм; 12 – шлицевая отвертка с тонким жалом; 13 – шило; 14 – ключ «на 15»; 15 – шинный насос с насадкой-соплом на шланге.

5 место

Ford Focus

(двигатель QQDB, 1,8 л, 125 л.с.)

7 мин 52 с

500 руб.

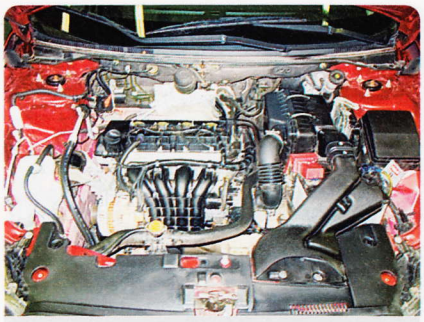
2015 руб.

0* тыс. км

ключ с головкой «на 8», свечной ключ «на 16» с удлинителем 150–200 мм

*не регламентирована, замена по состоянию

Не спешите вывертывать свечи. Для начала проверьте, нет ли в полости под клапанной крышкой антифриза – верного признака прохудившихся заглушек водяной рубашки. Если есть, срочно к «доктору».



6 место

Mitsubishi Lancer

(двигатель 4A91, 1,5 л, 109 л.с.)

10 мин 7 с

600 руб.

1000 руб.

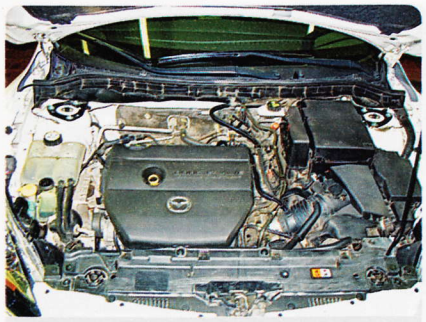
60 тыс. км

ключ с головкой E10, свечной ключ «на 16» с удлинителем 150–200 мм

Легкосъемная накладка двигателя.

Двигатель далеко от передка, приходится тянуться.

На современных авто («Лансер» в их числе) немало крепежа под головки-«ешки» (на фото) и насадки-«торксы». Собираясь обслуживать машину самостоятельно, подготовьте инструментарий заранее!



7 место

Mazda3

(двигатель LF, 2,0 л, 150 л.с.)

10 мин 45 с

810 руб.

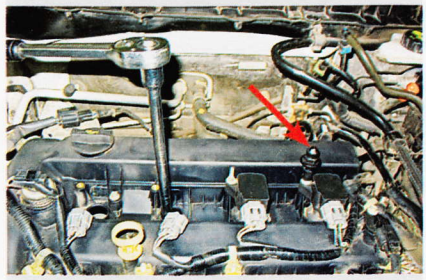
2020 руб.

75 тыс. км

ключ с высокой головкой «на 8», ключ «на 15», свечной ключ «на 16» с удлинителем 150–200 мм

Легкосъемная накладка двигателя.

Неудобный крепеж катушек.



Для крепежа катушек нужна высокая головка «на 8». Бочонки-опоры накладки двигателя (стрелка) сильно не затягиваем, иначе могут потрескаться. Хотя на них есть шестигранник под ключ, лучше затянуть от руки.

Крепеж катушек «Лансера» тоже с подвохом – под более редкий ключ E10. Купите такой заранее! Не удивляйтесь, когда при установке катушек те станут сами приподниматься из колодцев, мешая наживить крепеж. Дело в том, что контакт на свечу здесь для большей надежности подпружинен. Из прочих неудобств отметим, что двигатель далеко отодвинут от передка, поэтому приходится постоянно тянуться и устаешь заметно быстрее. Вдобавок мешает концевик капота, работающий на дополнительную сигнализацию, – так и норовит оцарапать. А ведь устанавливали сигналку у официального дилера.

«Калина», как ни странно, показала только восьмой результат. И хотя серьезных трудностей с ней не было, в первой же из попыток потеряли время на поиски болта катушки. Крепеж сорвался с ключа и закатился между клапанной крышкой и впускным коллектором. Впредь работали с магнитом, прилепив его к инструменту.

С «Приорой» еще сложнее: сперва надо снять клапан вентиляции адсорбера с декоративной накладки двигателя. На подопытной машине крепление старого образца – с металлической скобой-фиксатором, правда, уже давно сломанной (и выброшенной за ненадобностью). Немудрено: при такой конструкции крайне сложно разобрать соединение, не повредив что-либо (ЗР, 2008, № 1). Примерно с конца 2008 года завод изменил крепление – стало намного удобнее. В остальном как с «Калиной»: так же призываем в помощники магнит, чтобы не растерять крепеж, а перед установкой накладки не забываем уложить проводку и тросик газа в кляммеры на впускном коллекторе.

Дольше всего провозились с «Короллой». За это время можно было бы дважды обслужить «Логан» или «Акцент»! Во-первых, трудно отсоединить разъемы с катушек – усилия пальцев попросту не хватает. Пришлось подцеплять усики на колодках тонкой отверткой. Во-вторых, над свечными колодцами нависает и мешает козырек перегородки щита передка. Стало быть, прямым инструментом свечи не вывернуть, нужен составной удлинитель с карданчиком. В итоге лишнее время и худший результат. **ЗР**

Благодарим представительства компаний «Тойота», «Дэу», «Шевроле» и «Мазда», а также клуб www.priorovod.ru за предоставленные автомобили.

8 место

Lada Kalina

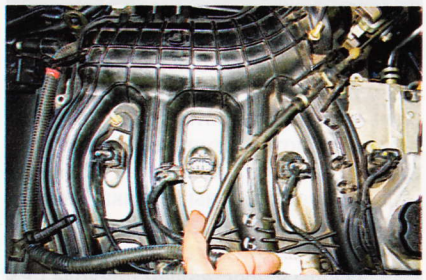
(двигатель 11194, 1,4 л, 89 л.с.)

11 мин 5 с | 450 руб. | 1150 руб. | 30 тыс. км

ключ с головкой «на 10», магнит, свечной ключ «на 16» с удлинителем 150–200 мм

+ Понятное и простое крепление накладки двигателя.

– Легко затерять крепеж катушек.



Чтобы не потерять при вывертывании болты катушек, прилепите к ключу мощный магнит. Не забудьте заправить в держатели проводку и тросик газа.

9 место

Lada Priora

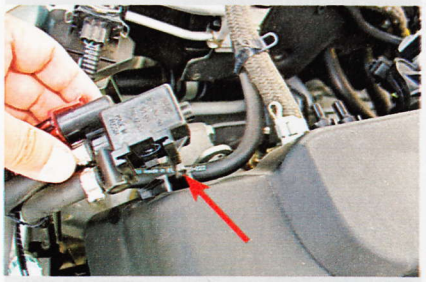
(двигатель 21126, 1,6 л, 98 л.с.)

11 мин 19 с | 450 руб. | 1150 руб. | 30 тыс. км

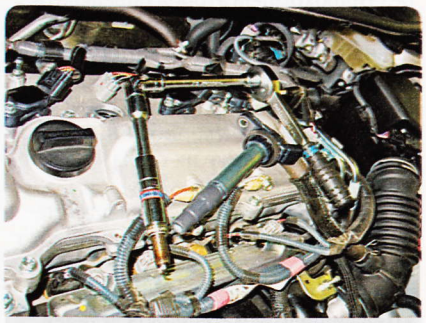
ключ с головкой «на 10», магнит, свечной ключ «на 16» с удлинителем 150–200 мм

+ Простое и понятное крепление накладки двигателя.

– Мешает клапан адсорбера, легко затерять крепеж катушек.



Теперь крепление клапана вентиляции адсорбера на накладке стало удобнее: надо лишь нажать на усик, показанный стрелкой, и потянуть клапан вверх. Коммуникации можно (и даже лучше) не отсоединять.



10 место

Toyota Corolla

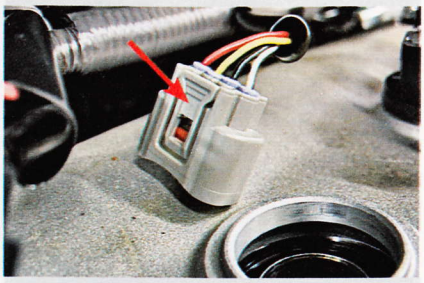
(двигатель 1ZR, 1,6 л, 124 л.с.)

13 мин 10 с | 580 руб. | 1080 руб. | 100 тыс. км

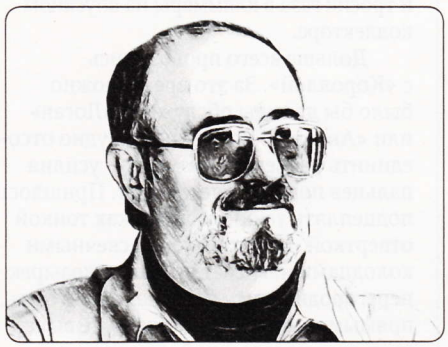
ключ с головкой «на 10», отвертка или шило, свечной ключ «на 14» с составным удлинителем 70–100 и 100–120 мм

+ Легкосъемная накладка двигателя.

– Тугие фиксаторы колодок катушек, мешает «жабо».



Задумано, что, нажав на этот усик (показан стрелкой), откроем замок колодки катушки. Однако усилия пальца не хватает, приходится подцеплять усик с обратной стороны отверткой.



ПРОГОРЕЛЬЦЫ

«У двигателя ВАЗ-2111 прогорели два выпускных клапана. В сервисе сказали, что по мере выработки ресурса двигателя клапанные зазоры не увеличиваются, а, наоборот, становятся меньше. Как это понять?» Отвечает **Анатолий Вайсман**.

Механики сервиса правы. Действительно, у многих современных моторов зазоры в механизме привода клапанов по мере выработки ресурса постепенно уменьшаются. По этой причине у восьмиклапанного двигателя ВАЗ-2111 без гидрокомпенсаторов определять состояние зазоров на слух, как это делали на «классических» моторах, нельзя. Мотор может работать очень мягко, не сообщая о приближающейся беде ни шумом, ни чем-либо иным, а потом клапаны и даже их седла «внезапно» прогорают.

Напомним, что разница в температуре деталей полностью прогретого двигателя существенна – до сотен градусов. Различаются и температурные коэффициенты материалов деталей (например, головка цилиндра алюминиевая, распредвал чугунный, клапаны стальные и т. д.). Если ГРМ регулировать на холодном двигателе –подчеркнем: полностью, равномерно остывшем до указанной в руководстве по обслуживанию двигателя температуры, – то установить нужно строго те зазоры, что указаны в этом документе. Это регулировочные зазоры, которые с рабочими имеют мало общего. Первые довольно велики (у некоторых моторов до 0,25–0,35 мм и больше), но после прогрева двигателя, когда каждая деталь выйдет на свой температурный режим и соответственно расширится, удлинится, клапанные зазоры уменьшатся почти до нуля. Это обеспечит нормальную работу двигателя – с малым шумом, хорошей экономичностью и высокой мощностью. Но слово «почти» здесь исключительно важное.

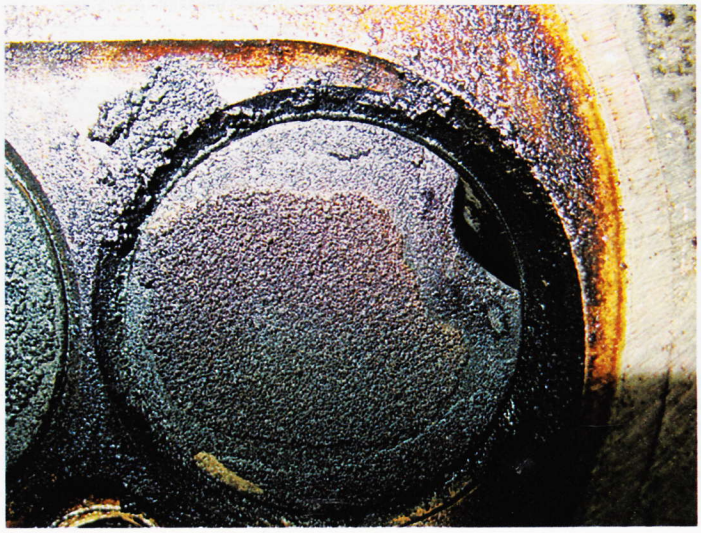
В моторах устаревших конструкций, с громоздкими приводами клапанов ГРМ – рычагами, штангами и т. п. – суммарный износ всех контактирующих поверхностей, как правило, больше износа кромки клапана. Если ГРМ долго не обслуживали и зазоры оказались существенно больше номинальных, вся эта кинематика при работе издает характерный цокающий звук. Он должен насторожить владельца: такие шумы говорят о повышенных динамических нагрузках на детали – и износ идет все быстрей.

В современных ГРМ изнашиваться почти нечему. Кулачок распределительного вала, толкатель, клапан весьма износостойки, особенно если владелец не экономит на маслах и фильтрах, вовремя их заменяет. Зато в мощностных режимах работы двигателя, особенно у любителей спортивной езды, нередко идет интенсивный эрозионный износ рабочих кромок выпускных клапанов и седел. Часто он превышает суммарный износ и кулачка, и регулировочной шайбы, и торца стержня клапана. Его тарелка постепенно «просаживается» внутрь седла, и рабочий зазор в приводе между толкателем и тыльной стороной кулачка становится все меньше.

Тихая, мягкая работа двигателя настраивает владельца на благодушный лад – мотор шепчет. Вот тут и скрывается главная опасность.

Зазор отрегулированного клапана может отличаться от перетянутого всего на несколько сотых миллиметра. Вот пример: для выпускного клапана ВАЗ-2111 положен «холодный» зазор 0,35 ± 0,05 мм. Значит, нижний предел – 0,3 мм. При этом условии мотор все еще нормально работает даже на пиковой мощности. Но определенный риск есть. Если зажать зазор еще на две-три «сотки», то не исключено, что мотор сможет терпеть лишь умеренную мощность – и соответствующую температуру выпускных клапанов. В режимах, близких к полной мощности, дополнительно удлинившийся клапан выберет зазор и упрется через толкатель в кулачок распредвала. Потом появится зазор между тарелкой и седлом. Тарелка клапана перегревается (теплоотвода-то нет), кромка обгорает, компрессия резко падает, порой совсем исчезает. В таком режиме двигатель может проработать всего несколько минут, потом неминуем прогар клапана. Признак приближения беды – износ тыльной стороны кулачка. Таким образом, тихая работа этих двигателей отнюдь не гарантирует благополучия.

Зазоры в простейшем приводе ГРМ нужно и проверять, и регулировать. Периодичность работ и параметры указаны в руководствах по обслуживанию автомобилей, но любителю как следует пришпорить мотор стоит чаще приглядывать за зазорами. ЗР



Клапан прогорел давно – судя по обилию масла на стенках камеры сгорания, вспышек в этом цилиндре не было уже месяца два.

ЧЕРНЫЕ ЯЩИКИ

Выбор аккумуляторов на рынке велик. Из чего исходить при покупке, рассказывает **Олег Толмачев**, заместитель главного инженера Тюменского аккумуляторного завода.

Для «Волги» я купил роскошный импортный аккумулятор – даже качество упаковки говорило в пользу фирмы! Но зимой был разочарован. Слышал, что в морозные зимы лучше показывают себя отечественные аккумуляторы. Чем они отличаются?

Михаил Славин, Челябинск

Человек с достатком скорее купит дорогую импортную батарею известной марки, чем отечественную. Только яркая упаковка – еще не гарантия качества, в этом мы убеждались не раз во время стендовых испытаний батарей.

В любом аккумуляторе есть токоотводы («решетки»). У них две функции – удерживать активную массу и быть основным проводником тока в начальной стадии заряда и в конце разряда. Решетка работает в чрезвычайно агрессивной среде, поэтому требования к материалу, из которого она изготовлена, высоки.

Многие сегодня выпускают тонкие решетки из свинцово-кальциевых сплавов, с которыми газовыделение и потери воды минимальны. Но коррозия постепенно ослабляет решетки и уменьшает площадь их контакта с активной массой, которая начинает осыпаться. С уменьшением поперечного сечения жилок растет сопротивление аккумулятора, снижаются основные электрические характеристики – и былые преимущества сходят на нет.

Стоимость свинцово-кальциевых сплавов на Западе ниже, чем свинцово-сурьмянистых. В России – наоборот. Наши исследования показали, что при низких температурах и тяжелых условиях эксплуатации батарей наиболее приемлем для положительных решеток наш малосурьмянистый сплав, легированный мышьяком и селеном. А для отрицательных – свинцово-кальциевый. Такую конструкцию аккумулятора мы называем гибридной. Эти коррозионно-стойкие сплавы значительно снижают газовыделение и ныне используются практически всеми аккумуляторными заводами России.

Верно ли, что у импортных аккумуляторов пластины тоньше – и в заданном объеме их помещается больше? Если да, значит, у них выше ток разряда. Так чем же наши батареи лучше?

Юрий Волков, Архангельск

Одно из главных достоинств автомобильных батарей – максимально долго выдавать высокий стартерный ток при отрицательных температурах. При одинаковых емкости, материалах и размерах батарей максимальный стартерный ток действительно зависит от количества пластин в ячейке («банке») – то есть от площади контакта активной массы с электролитом. Если пластины тонкие (0,7–0,9 мм), то в ячейке их уместится на четыре-пять штук больше, чем толстых (1,3–1,8 мм). Однако мы считаем, что для холодного климата выгоднее более толстые пластины. Да, тонкие позволяют увеличить максимальный ток разряда, но и накопленный батареей электрический заряд расходуется быстрее: стартер крутит хорошо, но недолго! В тех краях, где зимы не столь суровы, а большинство машин новее и совершеннее наших, использование таких батарей оправданно. А в холодном климате важна не только величина стартерного тока, но и время, в течение которого батарея может его отдавать.

В магазине мне сказали, что наши аккумуляторные батареи сделаны из вторичного свинца, тогда как зарубежные – из первичного... В чем тут дело?

Владимир Арзамасцев, Томск

Реальные процессы производства свинца для батарей (кстати, во всем мире!) к подобным разговорам не имеют ни малейшего отношения. Разделение свинца на «первичный» и «вторичный» – одна из маркетинговых уловок продавцов. На самом деле весь свинец для производства батарей в России должен соответствовать ГОСТ 3778-78. Для этого, например, у нас есть собственный свинцовый завод с полным технологическим циклом производства и свинца, и его сплавов.

У нас тут очень серьезно люди доказывали, что, если не хватает электролита, в аккумулятор можно долить уксус! Я не поверил. Или это правда?

Николай Туманян, Баку

Ни в коем случае! Долить уксус нетрудно – но батарее придет конец. В уксусной кислоте свинцовые детали растворяются. Только при высоком качестве правильного, сернокислотного электролита можно избежать быстрого саморазряда батареи или осыпания активной массы. Сомнительные электролит и вода губят батарею. Замечу: приготовить в гаражных условиях электролит необходимой чистоты и плотности (1,27 ± 0,01 г/см^3) либо дистиллированную воду для корректировки уровня – задача даже для специалиста серьезная.

Проверяя неисправные батареи, в одних мы находили электролит, загрязненный примесями железа и других металлов, в других – вместо сернокислотного электролита растворы посторонних кислот либо рекламируемые кем-то «добавки», которые в лучшем случае бесполезны. Мы настоятельно рекомендуем применять электролит и воду только заводского изготовления.

Купил так называемую необслуживаемую батарею. Неужели она совершенно не нуждается в уходе?

Юрий Худяков, Кременчуг

Согласно стандарту (ГОСТ Р 53165-2008) батареи по конструкторско-технологическому исполнению подразделяются на следующие типы: N – с нормальным расходом воды; L – с малым расходом воды; VL – с очень малым расходом воды; VRLA – с регулирующим клапаном. Термин «необслуживаемая батарея» с 2009 года отменен. Но, согласитесь, даже если вы купили батарею с очень малым расходом воды, удалять с нее пыль, грязь, следить за чистотой клемм, надежностью креплений и т. д. все же придется!

Говорят, перед пуском двигателя в мороз полезно включить на несколько минут свет фар, чтобы «разогреть» батарею – и помочь отдать больший стартерный ток. Так ли это? Не получится ли, что у старой батареи с уменьшенной емкостью останется еще меньше шансов провернуть двигатель?

Самуил Накладочкин, Петрозаводск

Вспомните времена, когда перед пуском двигателя в мороз некоторые автомобилисты «кривым стартером» несколько раз прокручивали коленвал двигателя. Это позволяло, не расходуя заряд батареи, первоначально «расшевелить» двигатель – сдвинуть с места застывшие в цилиндрах поршни и т. д. Что-то похожее происходит и с батареей. Если перед пуском двигателя на 10–20 секунд включить дальний свет, то и при этой небольшой нагрузке электрохимические процессы в аккумуляторной батарее ускоряются, подготавливая ее к главной задаче. Потеря заряда при этом пустяковая. Но, конечно, если батарея сильно разряжена, «тренировка» светом бесполезна.

ЭЛЕМЕНТАРНО, ВАТСОН!

За ответ на задачу № 35 «Так держать» (ЗР, 2010, № 11) **Сергей Тарасов** из Удомли Тверской области получает от ЗАО «Обнинскоргсинтез» канистру масла «Синтойл» по своему выбору.

Напомним суть задачи. Человек отремонтировал подвеску «Нивы», выставил углы колес, но машина отказалась держать дорогу – на неровностях или при порывах ветра стала неожиданно рывками менять курс. Владелец поначалу даже хотел вчинить иск сервису, но спустя некоторое время машина пошла как надо. Чем объяснить эти странности?

В условии мы кое-что умышленно опустили. Представим, что после ремонта подвески заменили и шины – кто бы вспомнил о влиянии стертых покрышек на поведение отремонтированного автомобиля? Но о шинах – молчок, что многим дало простор для фантазий. Ведь шины – штука важная, а коли так, от них вполне можно ждать подвоха: *«На машине с неисправной подвеской шины были изношены неправильно, косо – но «по месту». Водитель привык. А после ремонта подвески косые шины вызывали увод от прямолинейного движения»*.

А что, версия неплохая! Действительно, если подвеска расшатана, колеса болтаются, углы установки на ходу гуляют, то шины изнашиваются криво, да еще каждая по-своему. Машина реагирует на руль все хуже, однако владелец успевает привыкать к медленным изменениям ее поведения и ездит как ни в чем не бывало. Но вот машина отремонтирована: колеса не болтаются, управление стало острей, но... «косо заточенный» протектор может уводить «Ниву» в сторону.

Ну и что! Привыкает же владелец новой «Самары» к тому, что руль при разгоне тянет вправо. Все предсказуемо, все под контролем – только держи! А в нашей задаче слова «увод» вообще не было. Говорилось о хаотичных рывках машины. Что общего между ними и монотонным, контролируемым уводом? Если автомобиль сам, да еще рывками, меняет траекторию движения на неровной дороге и при порывах ветра, то при чем тут шины? Очевидно, дело не в них. В конце концов, человек, потратившись на серьезный ремонт подвески, вряд ли оставил бы старые «косые» шины.

Рассмотрим другую версию. Лучше всех знакомы с этим велосипедисты и мотоциклисты: если руль закусывает, ездить на двух колесах, мягко говоря, непросто. При случае, если не боитесь, попробуйте. Так же и с автомобилем. Когда в рулевом управлении и узлах подвески трение мало́, машина легко следует заданной траектории. Но после ремонта иногда способна выкидывать лихие коленца, причем на любых шинах. Чем туже поворачивается баранка, тем трудней плавно подрулить. Пока трение покоя фиксирует руль и детали подвески, машина идет ровно. Но стоит нагрузкам на колеса (от бугров на дороге, колеи, порывов ветра и т. п.) преодолеть трение – траектория рывком меняется. А на другом конце тугой кинематической цепочки сидит водитель, плавно одолеть трение покоя и ему не удается. Налег немного на руль – не поддается, чуть сильнее – повернется рывком. И застопорится вновь, но, как правило, дальше, чем следовало. («Элементарная физика, Ватсон! Трение покоя в узлах подвески и управления больше трения скольжения».) Автомобиль едет «не туда» – вновь надо подруливать, потом еще и еще. Вот и рыскает по дороге.

Шаровые опоры сомнительного происхождения иногда сами по себе очень тугие, а на машине еще и нагружены внешними силами. Вот что написал наш победитель: *«Стоит появиться крену кузова (ветром машину качнуло, на ухабе наклонило) – изменяется геометрия подвески. Но при правильных шаровых опорах геометрия восстанавливается, а при тугих разница в углах установки управляемых колес остается...»*. Иначе говоря, траектория автомобиля на некоторое время отклонится от ожидаемой, потребует коррекции, и, возможно, не одной. Конечно, выделенные слова описывают лишь частный случай поведения машины – по большому счету оно гораздо разнообразнее. С равным успехом можно предположить, например, что руль был отклонен от правильного положения на неподвижном автомобиле и гладком покрытии. Но, двинувшись с места, его тоже придется куда-то поворачивать.

Вообще же, в подобных ситуациях не стоит говорить об «отклонении от прямолинейного движения». Правильнее – об устойчивости машины на заданной траектории. Перед упомянутым порывом ветра траектория могла быть вовсе не прямолинейной. Любому из нас поворот сулит больше опасностей, чем прямая дорога, – значит, способность автомобиля в повороте держать дорогу и управляться должна быть никак не хуже, чем на прямой.

Цитируем еще: *«Через некоторое время, после ослабления (вследствие приработки, износа) посадки пальца... все «само собой» исправляется. Вывод: ставьте качественные опоры!»*. Действительно, узел по мере износа заедать перестает. Вот только ждать здесь – дело рискованное. Так что с последней рекомендацией трудно не согласиться.

ЗР

Благодарим всех участников конкурса. Сергея Тарасова поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 38

ТУГОДУМ

Цитируем письмо: «Автомобилисты часто недоумевают, почему мотор порой не тянет. Пример: карбюратор вычищен, вымыт, но мотор на холостых работает неровно, чихает копотью, на винт токсичности не реагирует. Даже с отключенным электромагнитным клапаном работает! Даю газ – мотор захлебывается, почти глохнет, машина клюет носом, а секундой позже рвется вперед так, что колеса на асфальте буксуют! Что скажете? Замечу, похожее бывает и на впрысковых машинах. Что же сделать, чтобы попусту не коптить атмосферу?».

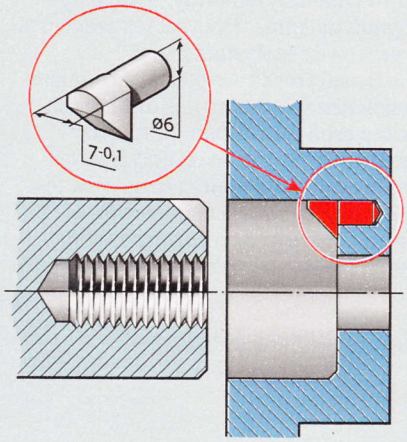
Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 марта 2011 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., д. 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной удобный для вас способ быстрой связи. (Победителя представим в майском номере 2011 года.)

Борис Бессонов из Курской области за способ повышения надежности ГРМ двигателя М40 (БМВ) получает от южнокорейской фирмы SK Energy канистру масла ZIC. За совет по доработке привода замка капота «Форда-Фокус» **Игорь Чернов** из Ставропольского края получает от ООО «Авто-Новь» буксировочный трос-рулетку.

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

Б. БЕССОНОВ

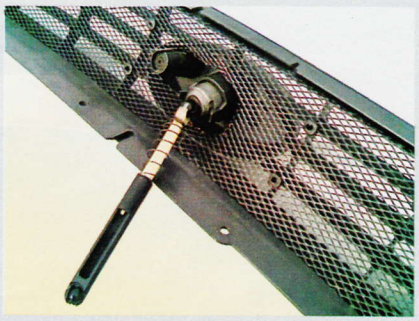
На двигателе М40 фирмы БМВ зубчатый шкив зафиксирован от проворота на распределительном валу выступом, отлитым вместе со шкивом. Только ширина этого выступа порой миллиметра на два меньше ширины паза! При длительной эксплуатации чугунный выступ из-за неизбежных крутильных колебаний, в той или иной мере свойственных любому поршневому двигателю, изнашивается. Если он срежется, то затраты на ремонт головки блока, новые клапаны и т. д. будут немалыми. Владельцам автомобилей с этим мотором советую заранее доработать конструкцию – например, как сделал это я. Новая шпонка – стальная, цилиндрической частью запрессована в отверстие, просверленное в зубчатом колесе. Толщина его в нужном месте вполне достаточна.



В надежности этого решения я убеждался неоднократно. Технологию изготовления этой дополнительной детали и сверления отверстия не показываю. Думаю, что имеющихся эскизов достаточно.

И. ЧЕРНОВ

От ударов камешков, пролетавших через декоративную решетку «Фокуса», радиатор кондиционера покрылся вмятинами. А мошкара основательно забивает просветы между пластинами и трубками обоих радиаторов, что затрудняет и охлаждение двигателя, и работу кондиционера. Чтобы избавиться от этих напастей, на внутренних сторонах решеток я пластмассовыми пистонами закрепил сетки. Для верхней решетки купил сетку с размером ячейки 4–5 мм, для нижней – противомоскитную оцинкованную сетку с размером ячейки 1–1,5 мм. В верхней сетке сделал отверстие для привода замка капота и усовершенствовал конструкцию привода. Его слабое место – телескопическая тяга,



которая из-за вибраций, пыли и т. п. может постепенно осаживаться – и выскакивать из шарниров. Чтобы этого не происходило, на внутреннюю часть тяги я надел подошедшую по диаметру и длине пружину. Постоянно поджатая тяга надежно удерживается в шарнирах.

Авторы, приславшие в 2010 году наиболее оригинальные советы, получают дополнительные призы. Мы оценивали не только экономический эффект, но и красоту решения.

Андрей Васильев из Москвы, предложивший весьма оригинальную замену отказавшему в дороге омывателю ветрового стекла (ЗР, 2010, № 8), получает от фирмы Mystery Electronics автомобильный навигатор MNS-520MP, оснащенный высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP от компании Philips Semiconductors.

Сергей Евстифеев из Москвы, детально описавший «сберегающую технологию» ремонта обогревателя заднего стекла «Логана» (ЗР, № 3), получает от Тюменского аккумуляторного завода надежную автомобильную батарею.

Николай Холяков из Мурманска, создавший простое, но необычное устройство, способствующее экономии топлива (ЗР, № 4), получает от ЗАО «Обнинскоргсинтез» канистру масла «Синтойл» на свой выбор.

СПОРТИВНЫЕ ТРАВМЫ

Дополнение «Спорт» не сделало из «Мицубиси-Паджеро» выдающегося спортсмена, хотя выносливости и надежности ему не занимать, убедился **Игорь Козлов**. Фото автора и **Константина Якубова**.

«УАЗИК-САН»

Модель с заводским обозначением K90, о которой пойдет речь, японцы создали еще в 1996 году, взяв за основу пикап L200 – простой и неприхотливый грузовичок. Машину назвали «Челленджер». Разрабатывали ее с прицелом на американский рынок, и год спустя именно в Америке состоялась премьера леворульной версии под именем «Монтеро Спорт». Еще через год, в 1998-м, авто презентовали на автосалоне в Париже как «Паджеро Спорт».

Благодаря своей живучести машина, что с левым, что с правым рулем, завоевала популярность и на нашем рынке. Оптимисты-острословы даже прозвали машину «японским уазиком». Сравнение хотя и лестное для УАЗа, но уж очень самонадеянное. Узнай о нем японцы, конструкторскому коллективу впору бы вспороть себе животы! Ржавчину на кузовах «спортов» вряд ли увидите. Разве что на раме. Некоторые не обращают на нее внимания, полагая, что толщины профиля хватит даже внукам. Так оно и есть, но учтите: на раме выбит VIN (за задним правым колесом), если коррозия его уничтожит, то проблемы в ГИБДД обеспечены!

Многие владельцы жалуются на мягкое лакокрасочное покрытие: стоит зацепить какую-нибудь веточку, как на кузове образуется жирная царапина. Имейте это в виду и, намереваясь самостоятельно обслуживать авто, позаботьтесь о защите крыльев, прикрыв их на время работ каким-нибудь одеяльцем. Если храните машину на улице, замените крепеж фонарей! Штатные саморезы злоумышленники легко вывертывают через щель между оптикой и пятой дверью, после чего одним движением лишают вас 4000 рублей. Если же поставить саморезы под шестигранную головку, инструмент в щель попросту не пролезет.

Из оборудования кузова требуют внимания трубки к заднему отопителю (или к дополнительному кондиционеру, если машина родом из Арабских Эмиратов). Этим трубкам свойственно ржаветь в местах крепления, поэтому весьма желательно обработать их антикором.

С ТОГО СВЕТА

На нашем рынке немало машин, ввезенных из Европы и Америки. Среди них могут быть «утопленники» с эмульсией в агрегатах. Продавец об этом, конечно, не скажет, поэтому тщательная ревизия будет весьма желательной. Если вы намерены покорять серьезное бездорожье, наденьте на сапуны агрегатов прочные трубочки (подобно тому, как сделано на заднем мосту) и выведите их повыше, например под капот, надев на концы по топливному фильтру от карбюраторной машины. Так удастся защитить агрегаты от вдыхания пыли.

В двигателях американских машин порой немало смолистых отложений от дешевой минералки. Если сразу заменить ее синтетикой с эффективными моющими присадками, а уж тем более использовать промывочные масла, смытые со стенок отложения могут забить маслоприемник – со всеми

ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

Mitsubishi Pajero Sport

ДЕБЮТ: прообраз «Паджеро-Спорт» под именем «Челленджер» впервые представлен в Японии в 1996 году. В 2008-м на автосалоне в Москве дебютировала модель второго поколения.

КУЗОВ: 5-дверный универсал (SUV).

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – P4, 2,4 л, 132 л.с.; V6, 3,0 л, 165–185 л.с.; V6, 3,5 л, 197–245 л.с.; дизельные – P4, 2,5 л, 99–136 л.с.; P4, 2,8 л, 125–140 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: M5 или A4.

ПРИВОД: задний или полный.

РЕСТАЙЛИНГ: в 1999 году изменились бамперы, решетка радиатора, оптика, задняя подвеска (рессоры заменены пружинами). В 2001-м доработаны силовой каркас кузова и интерьер салона. В последующие годы внешность обновлялась регулярно, но незначительно.

КРЭШ-ТЕСТЫ: в 1999-м уровень безопасности по методике IIHS (США) был признан неудовлетворительным. В 2001 году провели повторный тест IIHS, модель заслужила оценку «хорошо».

Дополнительные приборы по центру есть не во всех версиях. Телескопический вал руля порой стучит в сочленении, но служит долго.

вытекающими из этого последствиями. Разумнее пару-тройку раз залить недорогую полусинтетику, меняя ее через 4–5 тыс. км, после чего перейти на более качественное масло.

СПОРТЛОТО

Зачастую реальный пробег машины неизвестен, ведь на этой модели скрутить одометр несложно. Не поможет даже дилерский сканер MUT-II (в последней версии – MUT-III). Поэтому для полной уверенности замените ремень ГРМ вместе с роликами (положено через каждые 90 тыс. км). Это не касается только дизельного двигателя 4M40 (2,8 л), где привод шестеренчато-цепной.

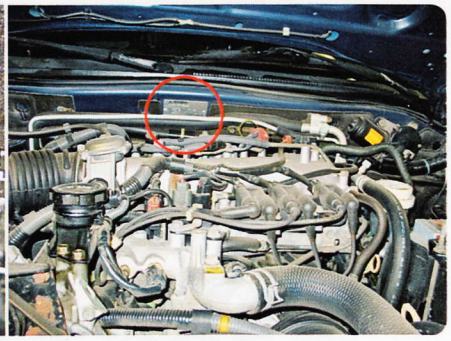
На дизеле 4D56 (2,5 л) два зубчатых ремня: один приводит распредвал и ТНВД, второй – балансирные валы. Этот второй ремень многие считают менее значимым, в чем глубоко заблуждаются. Стоит ему порваться или соскочить, как его подминает под себя основной ремень, проламывая корпус масляного насоса. Некоторые умельцы,

Сколы на капоте – обычное дело. Хотя лакокрасочное покрытие слабовато, обнаженный металл, будучи оцинкованным, почти не ржавеет.

В подполе багажника есть две удобные ниши. Некоторые владельцы возят в них снаряжение для бездорожья: лом, топор, тросы, лебедку и т. п.

VIN на раме этой машины уже тронут коррозией, но различить знаки еще можно. Простой совет: пока номер цел, обильно покройте его антикором.

Высоковольтные провода к 150 тыс. км, скорее всего, придется заменить (здесь мотор 6G74). Табличка-VIN просто приклепана к кузову.



СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика двигателя	950
Диагностика подвесок/тормозов	780/1560
Диагностика АКП (с замером давлений)	3500
Замена масла и фильтра двигателя	1170
Замена привода ГРМ на дизельном двигателе/на бензиновом вместе с помпой	6800/7800
Замена свечей зажигания на V6	2100
Замена приводных ремней вспомогательных агрегатов	1900
Замена сцепления: дизель/бензин	9800/12 500
Замена тормозных колодок передних/задних (барабанный механизм)	1800/2400
Регулировка углов установки колес	2350
Нормочас	1950

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, руб.

Крыло переднее	12 800
Бампер задний	17 500
Блок-фара/фонарь	21 500/3800
Фильтры: масляный/воздушный/топливный/салонный (авто с мотором V6)	800/775/2100/1200
Свечи зажигания (комплект)	5900
Свечи накаливания (комплект)	8600
Помпа на V6	9800
Генератор двигателя 4D56 в сборе с вакуумным насосом	35 000
Крестовина переднего карданного вала	4100
Маятниковый рычаг рулевой трапеции	7750
Вакуумный электроклапан подключения переднего моста	6800
Тормозные диски передние/задние	9200/11 200

зная о такой особенности «балансирника», не ставят его вовсе, мирясь с вибрациями. Впрочем, они не столь значительны. Известны и более радикальные упрощения, когда снимают сами балансиры. Каналы в блоке для смазки шеек и выходные отверстия валов при этом заглушают. Но вряд ли стоит перенимать такой опыт, ведь купить качественные ремни нынче не проблема. После их установки убедитесь в том, что все метки совпали, а балансирные валы ориентированы противовесами вниз (поршень первого цилиндра должен быть в верхней мертвой точке).

Топливная аппаратура дизелей в целом весьма живуча – до 150–200 тыс. км вряд ли потребует внимания. Конечно, бывают исключения, ведь топливо на наших АЗС все еще далеко от европейского да и вода в нем иногда присутствует. Поэтому отстой из фильтра сливайте регулярно. Не полагайтесь на предупреждающую пиктограмму в щитке приборов: бывает, датчик воды врет! Если движок, даже прогретый, коптит, готовьтесь к ремонту ТНВД и (или) форсунок. Недостатка в специалистах и запчастях нет, да и цены вполне приемлемые. Сдавать насос в ремонт лучше вместе с форсунками (речь не только о механическом ТНВД) – пусть их тоже проверят. Вывертывая форсунки, проследите, чтобы уплотнительные колечки вышли вместе с ними, а не остались в колодцах. Если все же прилипли, отделите с помощью нехитрого крючка из стальной проволоки, расплющив кончик и загнув его под прямым углом. Этим же приспособлением удобно счищать сажу с привалочных плоскостей.

Перед снятием насоса на 4M40 сверьте метки. Бывает, шкив коленвала (где стоит метка) проворачивается относительно ступицы из-за расслоения демпфера, и тогда выставить угол опережения впрыска будет непросто. Еще одна особенность 4M40 – встроенный в блок цилиндров маслоохладитель. Его нередко приканчивают, заливая в систему охлаждения первый попавшийся антифриз (рекомендован Mobil Extra). Если жидкость уходит, в системе смазки эмульсия, а в антифризе масло, значит, маслоохладитель уже дырявый.

На бензиновых V6 антифриз чаще всего вытекает через уплотнение помпы с трубкой малого контура. Там стоит резиновое колечко, которое со временем съеживается. Деталь копеечная, но работа по замене обойдется в кругленькую сумму – доступ неудобен.

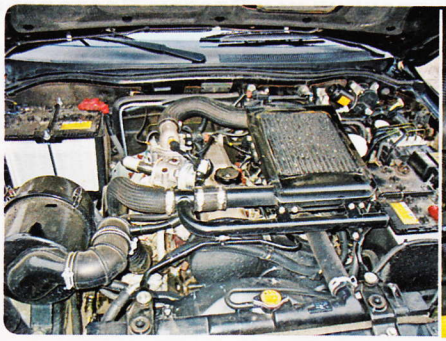
Моторы 6G74-GDI (3,5 л) с непосредственным впрыском весьма капризны. Нередко холодный пуск сопровождается едким выхлопом с плевками гари и неустойчивой работой. Это верный сигнал сменить заправку, иначе в морозы рискуете вовсе не завести. Знать бы только, где та самая АЗС, торгующая правильным бензином. Благо, машин с такими моторами на нашем рынке немного (исключительно праворульные). На американский рынок шли дефорсированные модификации 6G74 со степенью сжатия 9 и распределенным впрыском. Они не столь привередливы и прекрасно работают на 92-м.

Самые распространенные бензиновые моторы – трехлитровые 6G72. Они же, пожалуй, самые надежные. Конечно, случаются проблемы с нейтрализаторами, но крайне редко.

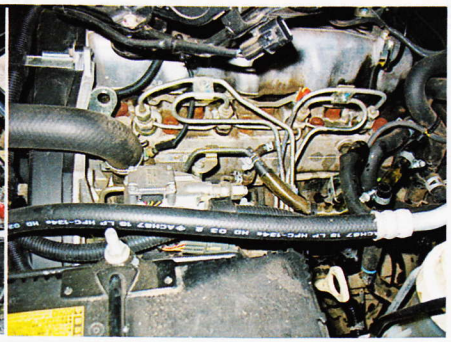
РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ* (75–150 тыс. км), руб.

МОДЕЛЬ	2,5 л, дизель, МКП	3,0 л, бензин, АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	820 000	870 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	100 800	92 900
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Прокладка клапанной крышки (на V6 две прокладки)	3000	3300
Маятниковый рычаг	9700	
Шаровые опоры рычагов	18 800	
Втулки стабилизаторов подвесок	5200	
Клапаны подключения переднего моста	8300	
Датчик включения переднего моста	4650	
Сцепление	32 300	–
Тормозные диски и колодки передние	15 200	
Тормозные колодки передние (две замены)	8400	
Тормозные диски и колодки задние (авто с АКП)	–	15 200
Тормозные колодки задние (дисковый механизм)	–	4000
Тормозные колодки задние (барабанный механизм)	7500	–
ИТОГО	1 033 850	1 055 650
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	685 000	670 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	348 850	385 650
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	13,1	16,3
Расходы на топливо (А92, 24,5 руб./л; ДТ, 21 руб./л)	206 330	299 510
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Ремни вспомогательных агрегатов	4800	
Свечи накаливания	10 200	–
Генератор с вакуумным насосом	36 700	–
Высоковольтные провода	–	3900
Помпа	–	17 600

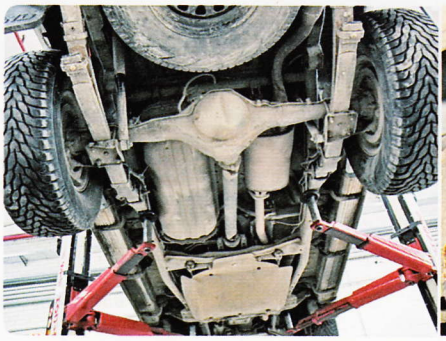
*Цены на декабрь 2010 года, ремонт и ТО у дилера.
**Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП.



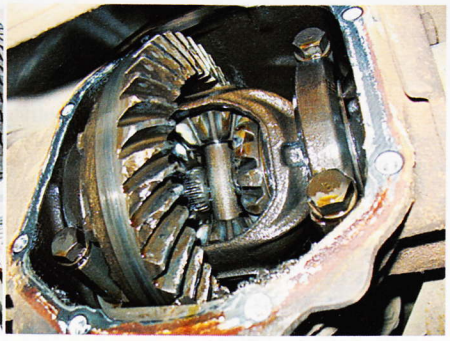
Дизель 4D56 неоднократно форсировали, доведя мощность до 136 л.с. Желательно, чтобы аккумуляторые батареи были одинаковы по емкости, марке и дате изготовления.



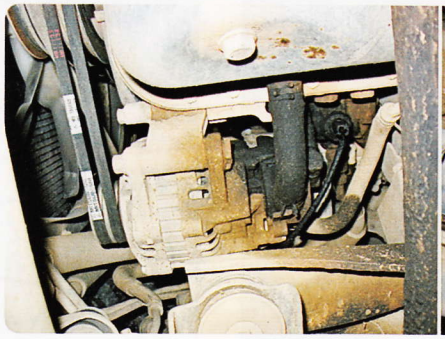
Обратка форсунок дизелей порой отпотевает. Но на этом моторе, прошедшем 120 тыс. км, пока все сухо. Да и ТНВД работает словно часики.



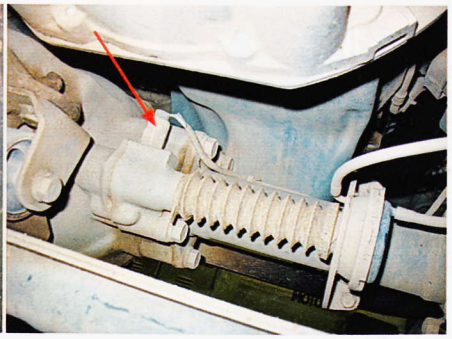
До 2000 года задний мост был на рессорах, как и на L200 (на фото). Крестовины карданов – с пресс-масленками, не забывайте их шприцевать!



Последствия езды на полном приводе по сухому асфальту: шестерни главной пары размололо в муку (трансмиссия Easy Select).



Генератор на моторе 4D56 совмещен с вакуумным насосом. Последний порой потеет, замасливая контакт между щетками и кольцами якоря.



Привод подключения передка, если не порван гофр, живет долго, чего не скажешь о датчике (показан стрелкой; пробег авто 134 тыс. км).

Тем не менее при покупке машины не поскупитесь на диагностику.

Меняя свечи зажигания (касается всех V6), проверьте плоскостность фланцев впускного коллектора (его придется снять, иначе не подобраться). Поведенную деталь отдаем в шлифовку.

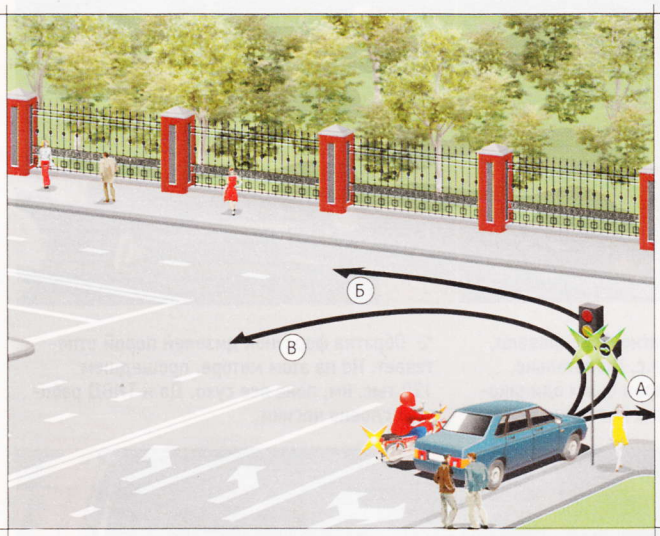
В трансмиссии Easy Select заслуживают внимания вакуумные клапаны и датчик подключения переднего моста. Случаются отказы датчиков режимов раздатки – правда, чаще на более продвинутых версиях Super Select (такой трансмиссией оснащали праворульные машины).

Подвески наделены огромным запасом прочности. В задней, с неразрезным мостом, ломаться нечему. Разве что втулки стабилизатора на версиях с пружинной подвеской износятся к 100–120 тыс. км. Передняя подвеска позаимствована у старшего «Паджеро» (второго поколения), более крупной и тяжелой машины. Если не забывать шприцевать шаровые и рулевые, прослужат не менее 120 и 150 тыс. км соответственно.

Бывает, коробятся тормозные диски. С заменой не торопитесь, зачастую спасает проточка. Меняя колодки, смажьте направляющие болты-пальцы. Но только в меру, иначе смазка сдвинет с буртика уплотнитель и влага с грязью прикончат скобу. **ЗР**

Благодарим дилерский центр «Мицубиси» в Марьине (Москва) за содействие в подготовке материала.

Задачи подготовлены **Дмитрием Митрошиным** и **Олегом Воеводовым** (иллюстрации)



I. В каком направлении может продолжить движение водитель легкового автомобиля из показанного положения?

1 – в любом
2 – А или Б
3 – только А

II. На тротуаре голосуют пассажиры. Кого вправе подобрать водитель такси?

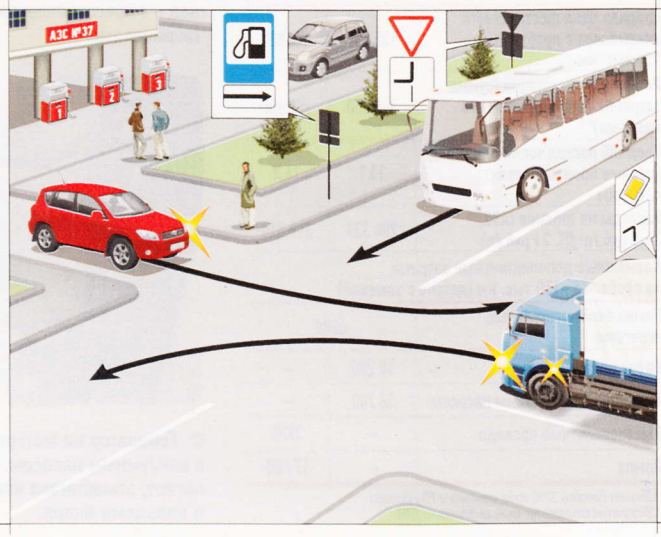
4 – пенсионера с тростью (А)
5 – женщину с ребенком (Б)
6 – группу девушек (В)
7 – пенсионера с тростью (А) или группу девушек (В)
8 – женщину с ребенком (Б) или группу девушек (В)

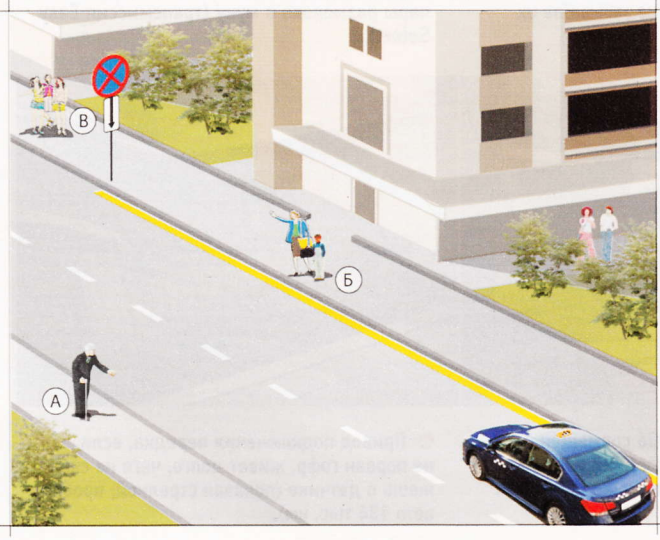
III. Правильно ли припаркованы автомобили 1 января?

9 – да
10 – да, только легковые
11 – да, только грузовой
12 – нет

IV. В какой последовательности разъедутся транспортные средства?

13 – грузовой автомобиль, автобус, легковой автомобиль
14 – грузовой и легковой автомобили одновременно, автобус
15 – автобус, грузовой и легковой автомобили одновременно





дорогу транспортным средствам, движущимся по ней (пункт 8.3 Правил). Грузовик на главной дороге имеет приоритет по отношению к автобусу (пункт 13.9).

V. Траектория А противоречит пункту 9.4 Правил, который позволяет грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 2,5 т выезжать на крайнюю левую полосу дорог, имеющих для движения в данном направлении три полосы и более, только для поворота налево или разворота. Согласно вступившим в силу с 21 ноября 2010 года поправкам в Правила, маневр, выполняемый по траектории Б, обгоном не считается, поэтому не запрещен.

VI. По требованию пункта 18.1 Правил вне перекрестков, где тамваиные пути пересекают проезжую часть, водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу трамваю, кроме случаев, когда после остановки выезжает из депо.

VII. Разметка оранжевого цвета является временной, поэтому водители должны руководствоваться ею независимо от требований постоянной дорожной обозначения. Таким образом, несмотря на то что грузовой автомобиль продолжает движение прямо, фактически он пересекает разделительную полосу и, следовательно, обязан уступить дорогу легковому автомобилю (пункт 8.4 Правил).

VIII. Пункт 7.3 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (приложение к Основным положениям), не допускает устанавливать предметы или наносить на стекла покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя.

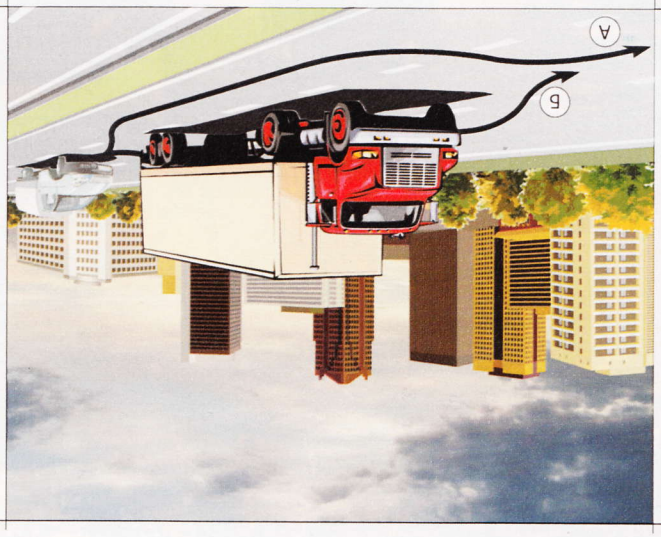
Ответы на задачи «Экзамена на дому»: 2, 7, 11, 13, 18, 21, 24, 28.

I. Несмотря на то что легковой автомобиль расположен в правой части полосы движения, стрела разметки 1.18 разрешает ему движение как направо, так и налево. Согласно Приложению 2 к Правилам разворот разрешен только из крайней левой полосы.

II. Возможно, водитель такси выберет пенсионера, так как согласно пункту 12.1 Правил остановка на левой стороне дороги разрешается в населенных пунктах на дорогах с одной полосой движения для каждого направления без трамвайных путей посередине. Однако более вероятно, что таксист предпочтет симпатичных девушек, остановка рядом с которыми Правилам также не противоречит. Женщина с ребенком выбрала неудачное место для посадки в такси: здесь остановка запрещена желтой линией разметки 1.4 и знаком 3.27, которым в сочетании с дополнительной табличкой 8.2.3 отмечена граница зоны запрещения остановки.

III. Знак 6.4 совместно с табличкой 8.5.1 показывает, что данная стоянка функционирует в праздничные, субботние и воскресные дни. Хотя 1 января – праздничный день, водители легковых автомобилей нарушили требования пункта 12.2 Правил, требующего ставить автомобили параллельно краю проезжей части в один ряд. В то же время грузовой автомобиль, находящийся вне пределов организованной стоянки, припаркован по Правилам, если учесть, в частности, что остановка непосредственно за пешеходным переходом не запрещена.

IV. Легковой автомобиль выезжает с прилегающей территории (АЗС), поэтому должен уступить

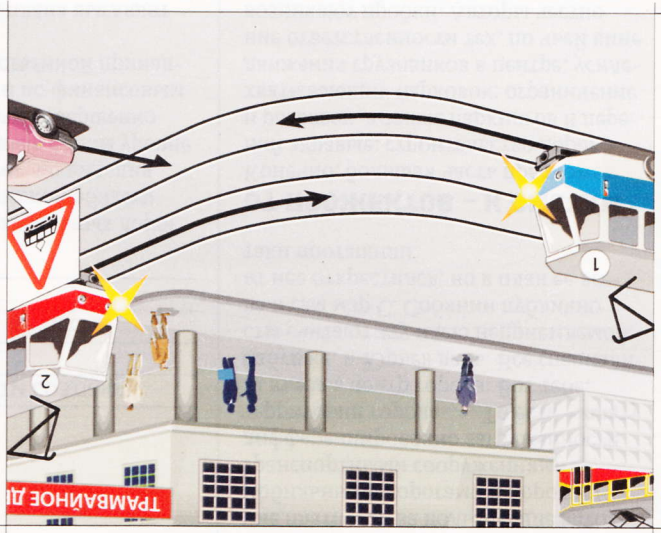


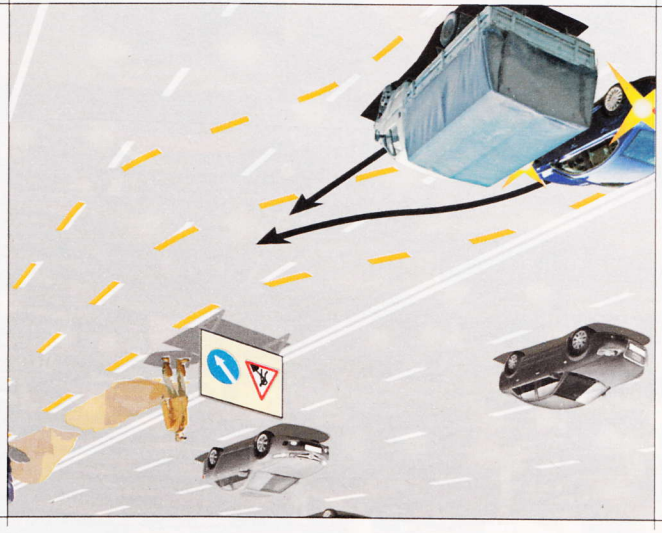
V. «Газель» движется быстрее автопоезда. Какой путь выбрать водителю для опережения?

16 – ни один не подходит
17 – А
18 – Б
19 – любой

VI. Обязан ли водитель автомобиля уступить дорогу трамваям?

20 – да, обоим
21 – да, только трамваю 1
22 – да, только трамваю 2
23 – нет



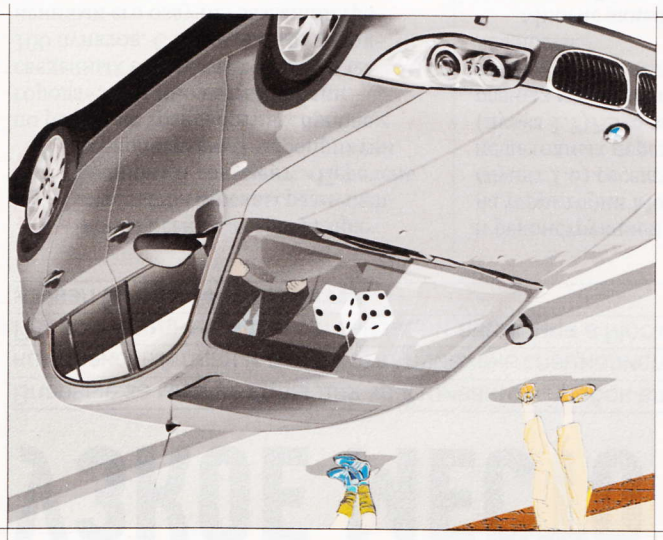


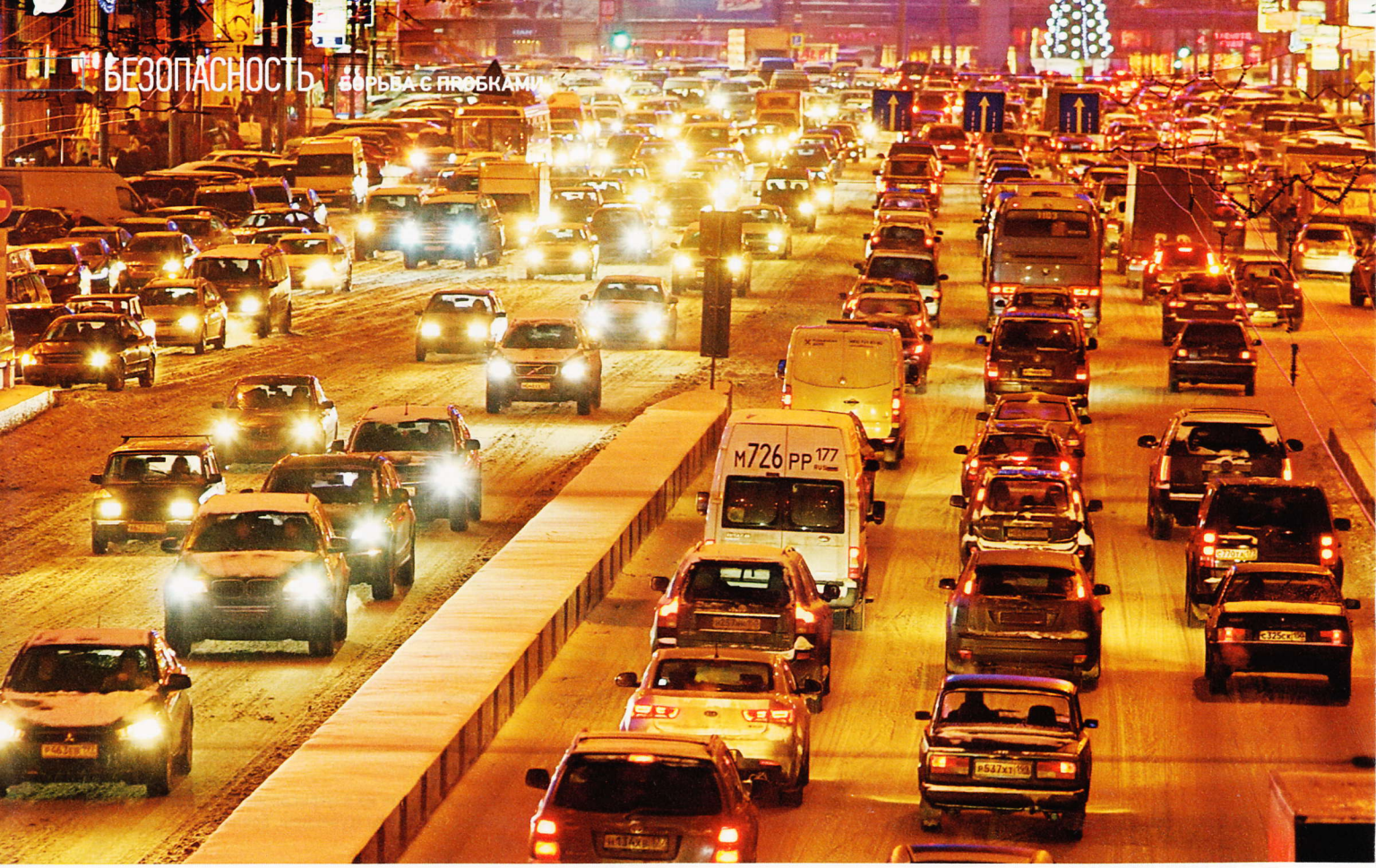
VII. У кого преимущество?

24 – у легкового автомобиля
25 – у грузового автомобиля

VIII. Разрешено ли подавливать на внутрисалонное зеркало заднего вида посторонние предметы (сувениры, брелоки, безделушки и т. п.)?

26 – да
27 – да, если они не угрожают безопасности дорожного движения
28 – нет





УЗКОЕ МЕСТО

Впервые за многие годы для «расшивания» пробок власти создают комплексный план и даже хотят привлечь специалистов. Первоочередные меры организации движения в Москве и России изучал **Игорь Моржаретто**.

С конца осени на сервере правительства Москвы размещен обширный документ: «Перечень первоочередных мероприятий по решению транспортных проблем города». Там множество таблиц, сведенных в семь глав; всего более 100 пунктов. С небольшими дополнениями его озвучил замминистра транспорта России Олег Белозеров в качестве свода рекомендаций для любого города-миллионера, как решать проблему пробок.

НЕ ВСЕ ГЛАДКО

Даже на первый взгляд видно, что московский Перечень – это компиляция целого ряда заготовок, причем пункты программы расположены в странной последовательности. Почему со строительством боковых проездов (дублеров) основных магистралей и съездов на них (пункт 1.5) и реконструкцией федеральных дорог на территории Московской области (пункт 1.6) соседствует ликвидация пешеходных переходов в одном уровне (пункт 1.7)? Это задачи совершенно разных масштабов – и по финансовым затратам, и по ведомственной принадлежности...

Многие акценты плана выглядят спорными. За что, к примеру, авторы невзлюбили троллейбус? Про трамвай в документе ни слова, а вот троллейбусы предлагается полностью изгнать из городского центра (пункт 6.9). Или предложение существенно сузить полосы для движения – с 3,75 м по нынешнему ГОСТу до 2,75 м. Столь радикально уменьшить их не решились даже профессиональные дорожники: они просят всего лишь предусмотреть в нормативе вилку – от 3 до 3,75 м. А по полосе шириной 2,75 м безопасно проскочит разве что велосипедист.

Пункт 4.11 предписывает «введение платности за пользование автомобильными дорогами и дорожно-транспортными сооружениями дифференцированно загруженности территории города...». То есть – плату за въезд в центр города. Вот тебе, бабушка, и Юрьев день. Все специалисты считают эту идею неприемлемой, да и сам мэр С. Собянин публично от нее открестился, но в план ее все-таки протащили.

ОТ ПРОЖЕКТОВ – К СМЕТАМ

Конечно, большая часть предложений здравые: строительство дорог и развязок, а также паркингов и перехватывающих парковок; ограничение движения грузовиков в центре; усиление ответственности тех, по чьей вине возникают пробки. Авторы честно признались: пока цена мероприятий неизвестна, можно пофантазировать и включить в план пункты, реализовать которые сложно или вовсе невозможно. Например, «строительство... дублеров основных магистралей и съездов на них для организации правых поворотов и подъездов к существующим объектам инфраструктуры» (пункт 1.5). Много ли в Москве осталось свободных мест, где можно построить дублеры основных улиц и проспектов? Разве что по крышам домов, как предлагал один из советников бывшего мэра.

ВСЕ КОНКУРСЫ НА ПРОВЕДЕНИЕ ДОРОЖНЫХ И ПРОЧИХ РАБОТ ДОЛЖНЫ СТАТЬ АБСОЛЮТНО ПРОЗРАЧНЫМИ И СТРОИТЬСЯ НЕ ПО ПРИНЦИПУ «КТО СДЕЛАЕТ ДЕШЕВЛЕ», А «КТО СУМЕЕТ СДЕЛАТЬ».

В любом случае речь о сотнях миллиардов рублей. Мэр Собянин добился уже, что бюджет Москвы на дорожное строительство на 2011 год увеличен с 36 млрд. до 131 млрд. руб. До кризиса столица ежегодно ассигновала на дороги до 100 млрд. руб., так что разница не столь принципиальная, как на первый взгляд. Важно другое: в кои-то веки обозначился комплексный подход к решению проблемы: вместе со статьей «Развитие общественного транспорта» расходы составят уже 244 млрд. руб.

«Этот узел быстро, в одночасье, не развязать, – признал мэр. – Для начала наша задача – переломить тенденцию постоянного ухудшения транспортной ситуации». Обнадеживает, что быстрыми темпами будет развиваться метро, появятся линии скоростного трамвая... В 2011 году доведут до ума начатые дорожные стройки, соорудят сколько-то парковок, развяжут ряд проблемных перекрестков, построят нормальные въезды-выезды к крупным торговым центрам. А еще озаботятся разработкой нормативно-правовой базы – она очень нужна, ведь сейчас застройщик не обязан привязывать строение к существующей уличной сети! Почти 8 млрд. руб. пойдет на строительство парковок и народных гаражей. И это еще не все деньги! Какую-то сумму дополнительно дадут федеральные власти, а также не названные пока частные инвесторы.

НЕ РУБИТЕ, МУЖИКИ...

Характерно, что новое руководство озаботилось исправлением ошибок, которые допускало прежнее начальство. Но, исправляя старые перегибы, совершают новые. Я даже не хочу вспоминать про злосчастные ларьки, которые лихо стали вдруг сносить по всей Москве – а теперь кое-где возвращают на места. Или взять идею запретить/разрешить ездить по городу тяжелым грузовикам. Понятно, что они вносят свою лепту в образование пробок. Но мэр сначала объявил, что с 15 января 2011 года запретят въезд грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше 7 т в пределы МКАД, а буквально через пару недель – что никакого запрета пока не будет. Понятно, проблему надо решать, но не кавалерийским наскоком, а для начала выделить хотя бы площадки под разгрузку тяжелых грузовиков.

Еще, например, в правительственном плане предложено пересмотреть рабочий график госслужащих. Мол, если они поедут на работу и обратно не одновременно со всем потоком, ситуация сразу улучшится. В Москве чиновники городского и муниципального уровней составляют менее 1% всех офисных работников, которым ежедневно надо ехать в центр. И что изменится, если они приедут туда не в девять утра, а в семь? Скорее надо заниматься созданием зон деловой активности в пригородах, чтобы крупные компании выводили туда свои офисы.

ВЫГОДА НЕ В ДЕШЕВИЗНЕ

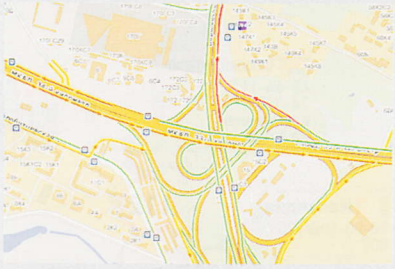
«Перечень первоочередных мероприятий по решению транспортных проблем города», видимо, станет городским законом, а в пустых графах появятся и конкретные суммы, и сроки. За весь комплекс мер по решению проблемы отвечает вице-мэр Николай Лямов. Неплохо бы при нем создать «всемогущий» орган управления транспортом. Увы, сегодня этой темой в столице формально занимаются пять (!) организаций, но все лишь дают рекомендации. А право вето принадлежит шестой – Федеральной службе охраны (ФСО), у которой своя логика решений. Собственно, эта цель – создание единого органа управления развитием транспортной системы Московского транспортного узла – в перечне обозначена, но почему-то на последнем, 124-м месте (пункт 7.2), хотя с этого-то и надо начинать.

Другая тема в списке и вовсе не значится, а жаль. Уверен, ничего не получится, если все конкурсы на проведение дорожных и прочих работ не станут прозрачными. А главным принципом должно стать не «кто сделает дешевле», а «кто сумеет». Но для этого нужны изменения в законы по организации торгов, о чем говорят уже несколько лет. Сергей Собянин недавно признал, что итоги половины тендеров, связанных с дорожным строительством, выглядят подозрительно.

Удастся ли решить эти две задачи? От этого, собственно, зависит успех всей программы. В противном случае, по прогнозам даже оптимистично настроенных аналитиков, через три года Москва окончательно станет в одной пробке. Следом за ней и другие крупные города. ЗР

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗР

Нам хотелось бы выдвинуть ряд своих предложений – на примере столицы, – как избавиться от пробок в отдельно взятых конкретных местах. Причем наши пожелания не требуют больших затрат и претворяются в жизнь за короткое время. А вот отдача может быть зримой!



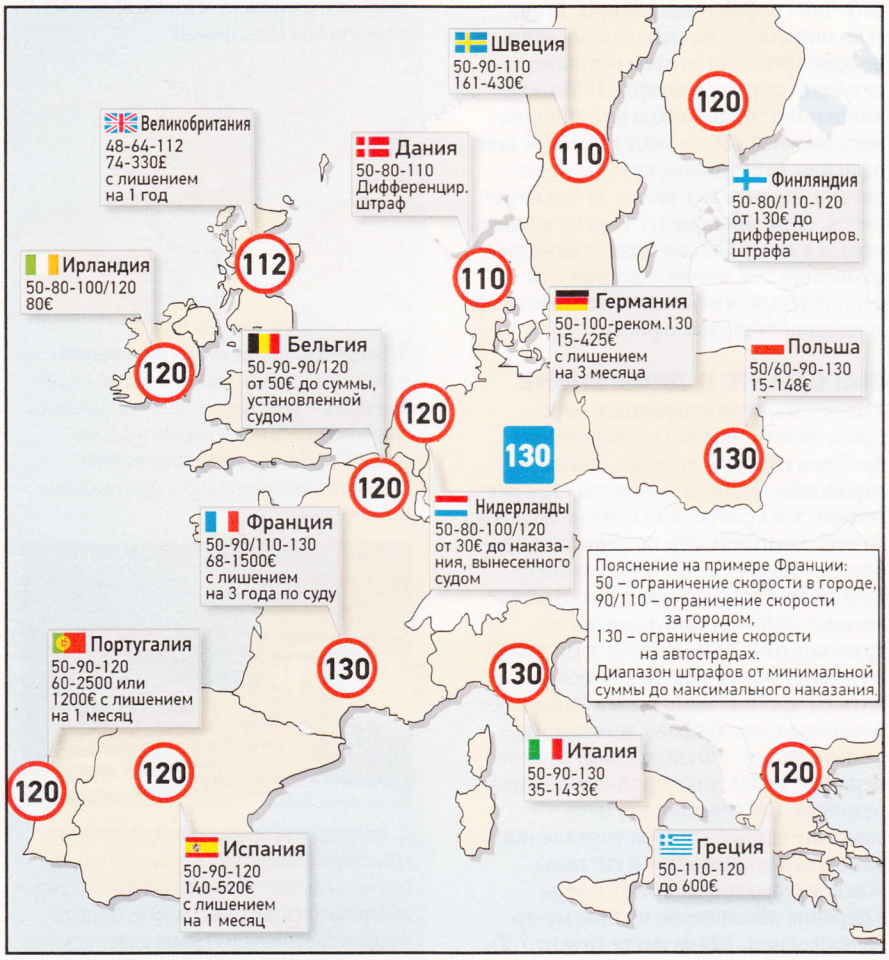
1. Запретить сотрудникам ГАИ перегораживать часть полос движения на въездах-выездах в город. Так им, конечно, удобнее контролировать поток машин и досматривать те, что остановили, но пробки в этих местах почти всегда гарантированы. Затрат – никаких!

2. Оборудовать остановки общественного транспорта карманами. Все знают: там, где их нет, за остановившимся автобусом сразу выстраивается вереница машин. Затраты на проектирование и строительство одного кармана – от 200 тыс. руб., зато какой эффект!

3. Для проезда регулируемых перекрестков применять «американское» правило (впрочем, в ряде стран Европы оно тоже действует). Суть: если нет запрещающих знаков, правый поворот разрешается даже при красном свете светофора. Оно особенно эффективно на улицах, где в каждую сторону по одной полосе движения. Затрат – никаких!

МАКСИМАЛЬНОЕ РАЗРЕШЕНИЕ

В Европе лихачей отлавливают в два счета везде, но ограничения скорости по странам разнятся да наказывают по-своему. Где и как? Выяснял **Сергей Баландюк**.



Дефектом спидометра надеялся объяснить более чем двукратное превышение скорости шведский богач, прохвативший за рулем «Мерседес-Бенца SLS AMG» на 290 км/ч по пути из Берна в Лозанну. Возмущенные власти Швейцарии мигом вкатили ему полутора-миллионный штраф (в евро!) и конфисковали суперкар до полного расчета.

Первое в истории официальное ограничение скорости было всего 16 км/ч. Его ввели в Великобритании в 1861 году на железной дороге. С тех пор эпицентр катастроф давно перекочевал на дороги автомобильные.

На планете только две зоны, где скорость на дорогах официально не лимитирована, это 62% автобанов Германии да трассы острова Мэн, самоуправляемой британской территории. Во всех других странах действуют ограничения – как правило, 110–130 км/ч. В расчете на поголовную трезвость водителей в ОАЭ на некоторых автострадах разрешили разгоняться до 160 км/ч.

В Европе знаки и электронные табло регламентируют скорость в зависимости от загруженности трассы, времени суток и погодных условий. Поддерживают дисциплину стационарные радары, камеры видеофиксации, патрули с мобильными комплексами, в том числе сидящие в засаде. Штрафы выписывают на месте или высылают в адрес владельца с фотографией его авто. В отличие от России, где достаточно изображения номерного знака, в Европе, в частности в Германии, на фото должно быть четко видно лицо водителя, иначе вступает в силу презумпция невиновности и штраф лишается юридической силы. А вот финны, датчане и швейцарцы в случае превышении скорости более чем на 60 км/ч против предписанной начисляют штраф, исходя из дохода нарушителя и расстояния, пройденного быстрее дозволенного.

В Южной Европе часто попадаются мобильные патрули, замеряющие скорость не только на местных дорогах, но и на федеральных трассах. Причем вылавливать нарушителя из левого ряда, притормаживая поток, никто не будет – его догонят и остановят в специально отведенной зоне. В туманном Альбионе более популярны фоторадары. В населенных пунктах их, как правило, три. Первая вспышка – предупредительный выстрел в воздух. Поймал две – получи штраф. Три – злостное нарушение: теперь, чтобы расплатиться с государством, возможно, придется брать кредит. В Скандинавии, несмотря на обилие табло, предупреждающих о приближении контроля, скорость могут замерить на любом участке патрули из встречного потока или скрытых постов.

Скоростные ограничения и контроль в зарубежной Европе носят предупредительный, а не репрессивный характер, как в России. Так, например, во Франции и Германии о засадах и операциях на дорогах официально объявляют на автомобильных сайтах и по радио, о приближении радара сообщают знаки и электронные табло, публикуются даже дорожные карты с радарами. Их расположение может быть внесено в навигационные системы. Так что, если попался, доводы вроде «не видел», «не заметил» не проходят – плати или сдавай права.

К ЧЕМУ ОГРАНИЧЕНИЯ?

Снижение максимальной скорости на 5 км/ч сокращает количество погибших на дороге в среднем на 12–17%, на 10 км/ч – на 20–24%.

Скоростные барьеры оказываются необходимы даже там, где по отличным дорогам ездят совершенные и технически исправные автомобили, где водители, помимо навыков вождения, сызмальства усваивают, что высокая скорость – это ответственность, а ни в коем случае не приоритет перед другими участниками движения. Ведь сохраненная жизнь дороже сэкономленных в пути минут. ЗР

ИНТЕРЕСЫ ВОДИТЕЛЯ: КАК ЗАЩИТИТЬ?

Вот уже четыре года в каждом номере читателей ждет встреча с популярной рубрикой «Следствие ведет ЗР». В ее материалах журнал выводит на чистую воду бесчестных сотрудников ГАИ, непорядочных страховщиков, халтурщиков из сервисных центров... Сегодня юрист Сергей Смирнов, ведущий этой рубрики, решил вернуться к рассмотренным делам. Что за ними стоит?

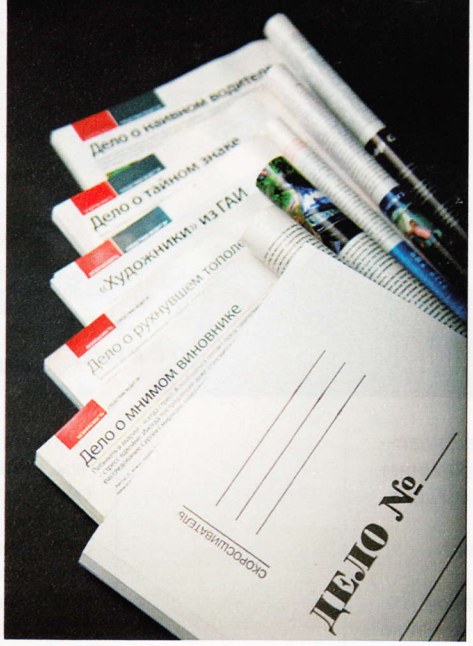
За эти годы – более ста дел. Большую часть (свыше семидесяти) мы выиграли, и некоторые легли в основу публикаций. Нашей задачей было не только защитить интересы незаслуженно пострадавших автомобилистов – на их примере мы хотели показать, что с произволом, безразличием и невежеством можно бороться, что нельзя оставлять безнаказанным зло и прощать тех, кто нагло нарушает закон.

СТРАХОВОЙ ПРОИЗВОЛ

Среди дел, которые пришлось вести, 40% – жалобы на необоснованный отказ страховых компаний в выплате пострадавшим в ДТП. Чаще всего, примерно в 85% случаев, такие процессы удавалось выиграть. Сумели даже добиться взыскания со страховой компании денег по ОСАГО без учета износа машины (ЗР, 2009, № 10). До этого в российской практике все решения по возмещению ущерба выносили с учетом износа! Я было подумал: лед тронулся, наконец-то суды встают на сторону автомобилистов... Увы, радость оказалась преждевременной: думские депутаты почему-то решили защитить страховщиков – одобрили поправки в Закон об ОСАГО, которые предписывают учитывать износ запчастей при определении ущерба. Спасибо вам, народные избранники и заступники! Теперь отстаивать интересы автовладельцев стало куда трудней.

Тема примерно трети моих «страховых» дел – неправильная оценка ущерба. Страховщики, определяя его размер, пользуются услугам независимых экспертов, чаще всего – своих людей. Сумма выплат по ОСАГО с помощью их «объективных заключений» занижается, по моим оценкам, в среднем вдвое (одно такое дело фигурирует в ЗР, 2011, № 1). Как следствие – вал жалоб в надзирающий орган, Российский союз автостраховщиков. С этой организацией имел честь общаться... и судиться (ЗР, 2009, № 8). Дело мы выиграли, но осадочек, что называется, остался. Если у страховщиков такой союз, чего требовать от рядовых компаний?

Фактически все споры в ситуациях, когда страховые компании под разными предлогами частично или полностью не выплачивали страховку, заканчивались в нашу пользу. Такой исход подтверждает надуманность оснований большинства отказов и реальную возможность получить полную компенсацию через суд.



ИНСПЕКТОР ВНЕ ПОДОЗРЕНИЙ?

Примерно 40% дел в моей практике – споры с ГИБДД. За четыре года удалось отменить больше половины несправедливых постановлений, при том что суды чаще всего выносят решения, руководствуясь принципом главы Мосгорсуда Егоровой: «НОНД» («Нет Оснований Не Доверять» – сотруднику милиции, конечно). Тем не менее мы добивались и отмены штрафов, и возврата водительского удостоверения. Очень обидно лишь, что ни разу должным образом не был наказан сотрудник ГАИ, составивший неграмотный или откровенно фальшивый документ!

Еще примерно 20% дел пришлось на «прочие» – споры с дорожниками, сервисами, работниками коммунального хозяйства...

СЛУЧАЛОСЬ И ПРОИГРЫВАТЬ

Особенно расстраивало, когда суды игнорировали, можно сказать, неопровержимые доводы. Не удалось добиться оправдания водителя, которого сотрудники ДПС обвинили в обгоне через сплошную (ЗР, 2008, № 9) – при явных нарушениях процедуры разбора со стороны ГИБДД. Или когда ни в чем не повинного автомобилиста лишили прав лишь за намерение помочь своей бывшей жене (ЗР, 2009, № 9).

Суд лишь однажды потребовал у редакции опровержения. Речь шла о материале «Дело о беспределе» (ЗР, 2005, № 8, 9), опубликованном в далеком 2005 году. Автомобилист попал в аварию с участием машины ГИБДД, после чего, конечно же, стал виновником ДТП. Нам удалось доказать его невиновность, что подтвердил суд. Но, как выяснилось, позже руководство Смоленского УВД обратилось в другой суд, требуя опровержения. Тот частично удовлетворил это требование. Выполняем его решение.

ОПРОВЕРЖЕНИЕ

«Решением Мещанского районного суда г. Москвы от 31.05.2007 г. признаны не соответствующими действительности и порочащими честь, достоинство и деловую репутацию УВД Смоленской области следующие сведения, опубликованные в августе в № 8 (890) и в сентябре в № 9 (891) журнала «За рулем» авторами Смирновым С.В. и Волгиным С.И. в статье «Дело о беспределе»: «...наглым проявлением милицейского беспредела, как в Смоленске...»;

«...пришлось судиться даже не с «оборотнями в погонах», с людьми... абсолютно уверенными в том, что им все дозволено, коли они в форме»;

«сотрудники ГИБДД использовали... доказательства вины Олега в ДТП (в том числе поддельные и подложные)».

Фразу из текста о том, что две почерковедческие экспертизы «пришли к заключению – основной процессуальный документ (схема ДТП) многократно перерисовывался; Олег его не подписывал, а сама подпись совершена с грубым подражанием почерку Д.», сотрудники УВД опровергнуть не пытались. А вот выводы журналистов, построенные на этой же экспертизе, суд счел «не соответствующими»... Что же, приносим извинения. ЗР

ПЕРСОНАЛЬНОЕ ДЕЛО

На улицах Москвы автомобили с грозными табличками за ветровым стеклом встречаются тут и там, а их владельцы порой бесцеремонно нарушают Правила дорожного движения. Только нет у них на то прав, убедились во время совместного рейда ФСБ, ГИБДД и ЗР **Максим Юрченко**, **Игорь Моржаретто** и **Константин Якубов** (фото).

...Черный седан с тонированными стеклами, повинуясь жезлу милиционера, остановился у обочины. Из машины вышла миловидная женщина средних лет и неожиданно пошла в наступление:

– В чем проблемы? Почему остановили? Я опаздываю на важную встречу!..

– А что у вас за табличка с госсимволикой на ветровом стекле, можно посмотреть? – вежливо попросил офицер.

– Пожалуйста! – Дама нервно передернула плечами. – Я, между прочим, имею право нарушать правила, когда еду по служебным делам. Но не сейчас.

– Посмотрим... – Эксперт провел специальным прибором по ламинированной картонке с триколором и крупной надписью «Государственная Дума РФ». – Да это типичная подделка!

– Как «подделка»? – Дама была искренне удивлена. – Но когда мне ее дарили, уверяли, что настоящая и останавливать меня не будут.

И СМЕХ, И ГРЕХ!..

Во время этого «тематического» рейда Служба охраны Президента, видимо, лишилась не менее половины сотрудников – было изъято около сотни их служебных удостоверений, а также табличек из-под ветровых стекол, а за утрату служебных документов из таких организаций обязаны гнать взашей... Только не стоит думать, что глава государства остался без охраны, – организации с названием «Служба охраны Президента» в стране нет. Впрочем, как и «Ассоциации служб охраны Президента». Оберегает первое лицо страны Федеральная служба охраны (ФСО). Но авторы левых табличек и удостоверений, видимо, рассчитывают на то, что если название звучит похоже, то и впечатление на сограждан, а также на рядовых сотрудников ГАИ будет производить соответствующее. Ведь уважать (побаиваться, сторониться) представителей спецслужб, кажется, давно вошло у нас в привычку.

НИКАКИЕ ТАБЛИЧКИ ПОД ВЕТРОВЫМ СТЕКЛОМ, ДАЖЕ С САМОЙ УВАЖАЕМОЙ СИМВОЛИКОЙ, НЕ ДАЮТ ПРАВА ИГНОРИРОВАТЬ ПДД.

Однако, согласно пункту 7.3 «Основных положений» ПДД, автомобиль нельзя эксплуатировать, если на ветровое стекло «установлены дополнительные предметы, ограничивающие обзорность с места водителя». Исключение одно – талончик гостехосмотра. За нарушение этого правила – предупреждение или штраф 100 рублей, а за отказ снять подобное украшение инспектор вправе отправить машину на штрафстоянку. Уже не говоря о том, что владельцев многих «спецпропусков» могут (и обязаны!) привлечь к уголовной ответственности по признакам, предусмотренным статьей 327 УК РФ о подделке документов.

За несколько часов рейда остановили больше сотни дорогих машин из разряда «неприкасаемых». Их владельцев мы поделили на три категории.

«Клоуны». При ближайшем рассмотрении такая табличка часто оказывается не более чем шуткой, приколом. Потому что на фоне российского флага красуются явно абсурдные надписи типа

Под стеклом – целых два «вездехода»! Но срок годности обоих истек уже много лет назад.

Даже подлинность удостоверения не основание для «вывески» под стеклом.

Управление делами президента? Экспертиза показала: «лобовик» липовый.

«Не отнимайте табличку! Как без нее буду ездить по городу?!»

«Всемирная организация содействия ФСБ и ФСО», «Мэрия Правительства Москвы», «Федеральное агентство правопорядка», «Федеральный антитеррористический центр», «Группа специального назначения органов госбезопасности»... Таких госструктур в России нет! Попалась даже машина с указателем «VIP-персона». Хоть честно!

«Сообщники». В стране нашей развелось немало общественных организаций со звонким доменным именем. Скажем «Фонд ветеранов спецподразделений (написано меленько-меленько) МВД РФ» (огромными буквами чуть не в четверть ветрового стекла). Возможно, в такой организации все чин по чину – и регистрация, и уважаемые люди в списках, только носиться по встречке или распугивать «крякалкой» рядовых автомобилистов им никто права не давал.

«Парктроники». Часто такие таблички совершенно законны, но то, что на них написано крупными буквами (например, «Управление делами президента», «Прокуратура Москвы» и т. д.), – лишь пропуск на ведомственную парковку. Ехать на красный? С чего бы вдруг! Кстати, недавно вступили в силу поправки к закону (№ 88-ФЗ от 1.06.2010), ограничивающие применение государственной символики. Не должен флаг страны украшать пропуск в столовую или на стоянку!

Конечно, не все бумажки – обманки. Некоторые честно отражают принадлежность автомобилей и их пассажиров к авторитетным организациям. Но разве такие выставляют напоказ, под ветровым стеклом? Нелепо, по нашему мнению, сотруднику ФСБ писать на лбу, что он контрразведчик.

ПРЕСТУПЛЕНИЕ БЕЗ НАКАЗАНИЯ

Каких только удостоверений мы не повидали в тот вечер! Их, как правило, приятно держать в руках, лучшие экземпляры упакованы в богатые портмоне из первосортной кожи. Другие же выполнены совсем халтурно. Но все эти «вездеходы» (за редчайшим исключением) объединяет одно: их абсолютная бессмысленность с точки зрения преимуществ на дороге. К тому же большинство – просто красивые подделки. Владельцы таких «документов», похоже, прекрасно знают им цену. И со словами «Ну, извините! Я не знал, что это незаконно» легко расстаются с бумажными знаками отличия.

Офицеры, которые проводили рейд, были строги, но в меру: предупреждали нарушителей... и отпускали. Пока. Хотя цель, которую ставят перед собой органы охраны правопорядка, – отучить водителей прикрываться крутыми табличками и удостоверениями.

Когда по дорогам разъезжает огромное число реальных «неприкасаемых», для которых правила не писаны, у многих появляется желание примазаться к ним, получить такие же привилегии. Пока они над законом, будут желающие разделить их исключительность и объехать затор по встречке. Но на дороге все должны быть абсолютно равны – и водитель хлебовозки, и министр. Это аксиома. С нее начинаются правила дорожного движения всех цивилизованных стран. Пока же такого пункта в наших ПДД нет, будет повод проводить новые рейды ФСБ и ГАИ с участием СМИ. ЗР

ФОНДОВЫЙ РЫНОК

В Государственной думе рассматривается законопроект создания в России федерального и региональных дорожных фондов. Как мы заживем при новой системе и приведет ли она к дорожно-строительному буму, выяснял **Игорь Моржаретто**.

В этом году в Россию возвращаются дорожные фонды, прикрытые десять лет назад (как утверждают, из-за воровства), федеральный и региональные. Наполняться они будут за счет нового акциза на моторное топливо и масла, транспортного налога и платы за проезд по российским дорогам грузовиков массой более 12 т. Еще в копилку попадут средства от использования имущества на федеральных трассах, передачи в аренду прилегающих земельных участков и присоединения объектов дорожного сервиса. Возможно, прибавятся еще сборы за проезд иностранных автомобилей по российским дорогам.

Схема, действовавшая в 90-е годы прошлого века, была скопирована с американской. Там она исправно работает больше 70 лет. У нас – всего ничего. Но едва фонды ликвидировали, финансирование этой сферы сократилось с 2,8% ВВП до 0,8%. На что строить дороги?

ДЕНЕЖНАЯ МАССА

С новым законом «О внесении изменений в Бюджетный кодекс и отдельные законодательные акты» придется переработать Бюджетный кодекс, КоАП и Закон об автомобильных дорогах. Депутаты намерены принять закон к началу весны, а в Минтрансе, по некоторым сведениям, полным ходом идет формирование структуры, которая сразу преобразится в федеральный фонд. Чтобы он мог заработать уже в первом полугодии.

Базовый объем федерального дорожного фонда (за счет бюджетных ассигнований) составит 338 млрд. руб., в 2013 году – 584 млрд. Деньги поделят поровну между федерацией и субъектами. Плата за проезд грузовиков массой свыше 12 т будет введена с 2012 года и составит от 4,2 до 13,7 тыс. руб. в год (в зависимости от типа транспорта). Эта мера позволит ежегодно пополнять фонд еще на 60 млрд. руб. Параллельно вводятся чудовищные наказания для тех, кто не захочет платить сбор: от 5 тыс. руб. до лишения прав для водителей и от 40 тыс. до 340 тыс. руб. для владельцев фур. Штрафы, видимо, тоже пополнят фонд.

Раз денег на дороги станет больше – надеюсь, больше станет и новых дорог. Но пока главная цель, по словам министра транспорта РФ Игоря Левитина, – привести в нормативное состояние 85% федеральных трасс к 2015 году (сейчас нормативам соответствует лишь треть таких дорог).

ТЕМНАЯ СТОРОНА

Все вроде здорово, но неприятный осадочек остался. Когда летом прошлого года озвучили идею дорфондов, обещали упразднить налог с владельцев транспортных средств: мол, теперь будут платить те, кто ездит, а не те, кто просто имеет машину. Однако отыграли назад: в большинстве областей налог практически не изменился, а кое-где даже повысился.

За три года литр бензина только за счет введения нового акциза реально подорожает даже не на 3, а на 4,5 руб. (некоторые аналитики утверждают, что еще значительнее). То есть автомобилисты из своего кармана выложат на дороги дополнительно почти 300 млрд. руб. А что изменится? Простым созданием фонда эффективность не повысить. Ведь основные проблемы дорожного строительства порождены не столько дефицитом средств, сколько неэффективностью их расходования. А посему – есть серьезные замечания к законопроекту.

Глава Комитета Госдумы по строительству и земельным отношениям М. Шаккум сразу обратил внимание на то, что положения о Федеральном дорожном фонде и региональных есть, а вот кому надлежит финансировать муниципальные дороги – неизвестно. А ведь муниципалитеты у нас владеют половиной (524 тыс. км!) всех дорог.

Аналитики Национального антикоррупционного комитета (НАК), изучив закон, пришли к выводу, что принимать документ в сегодняшнем виде просто опасно: слишком много лазеек для темных делишек. Например, согласно статье 179 закона фонд формируется, в частности, за счет «безвозмездных поступлений от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольных пожертвований, в отношении автомобильных дорог общего пользования федерального значения». Да это же путь к вымогательству! А кто и как распорядится этими деньгами, как проконтролировать? Или вот еще определение: «иные поступления». И здесь почва для самоуправства и бесконтрольного использования средств. Да еще странный пункт об ответственности водителя тяжелого грузовика «за несоблюдение требований законодательства о внесении платы» за проезд по дорогам – нет такого закона, который требовал бы от шофера выяснять накануне рейса, внес руководитель его автопредприятия эту плату или нет! Если поправки пройдут в нынешнем виде, у сотрудников ГАИ появятся отличные возможности для шантажа водителя.

«А еще в законопроекте нет ни слова об общественном контроле за фондами, – считает председатель НАКа Кирилл Кабанов. – Невозможно проанализировать обоснованность выделения бюджетных средств, контролировать их распределение и траты».

Словом, депутатам будет над чем поработать. Ведь такой закон, как ни крути, нужен всем автомобилистам, но обязательно справедливый, прозрачный и действенный. ЗР

ЯРОН ВИДМАЙЕР: МЫ ПОСТРОИМ ЗДЕСЬ ЗАВОД

«Континенталь» – компания с мировым именем и годовым оборотом в два десятка миллиардов евро – не нуждается в представлении. На вопросы журнала отвечает **Ярон Видмайер**, генеральный директор ООО «Континенталь Тайрс РУС».

– Господин Видмайер, как изменился российский рынок за те восемь лет, что вы здесь трудитесь?

– Появилось много автомобилей иностранных марок, что повлекло за собой, понятное дело, перемены и на шинном рынке. Сегодня на нем представлены практически все производители этой широко востребованной продукции.

– А какие изменения произошли за это время лично у вас?

– Поначалу я планировал поработать здесь два-три года... До приезда в Россию знал о ней лишь понаслышке, теперь имею собственное представление. Мне здесь хорошо, у меня отличная команда, и, что особенно важно, работа доставляет удовольствие. При этом я остаюсь немцем и какие-то местные особенности еще не могу принять.

– У нас есть поговорка: «Что русскому здорово, то немцу – смерть»...

– Возможно, раньше так и было. Сейчас я смотрю на это по-другому. Немцам и русским хорошо вместе живется и работается, однако ментальные особенности нельзя сбрасывать со счетов: у каждой национальности есть что-то свое. Самое главное – открытость и стремление понять друг друга, тогда дело идет в гору.

– За восемь лет доля «Континенталя» на рынке выросла или сократилась?

– Существенно выросла. Надо сказать, что в России мы продаем не только бренд Continental, но и такие марки, как Gislaved, Barum, Matador, Uniroyal, и являемся ведущими игроками наряду с главными российскими производителями.

– Сейчас в России более десяти автосборочных предприятий. Как вы, шинники, конкурируете, как боретесь за право поставлять покрышки этим компаниям?

– У каждого свой подход. Мы всегда подчеркиваем, что располагаем достаточными производственными мощностями за рубежом, чтобы поставлять свои шины в необходимом объеме. Сейчас пришло время объявить о нашем желании строить завод в России. Когда выберем площадку, можно будет говорить о деталях.

– Вы ведь сотрудничаете с Омским шинным заводом – какие сейчас с ним отношения?

– В Омске совместное предприятие с компанией «Сибур – Русские шины», где делают покрышки марки Matador, останется даже тогда, когда появится наш собственный завод.

– Не считаете ли рискованными столь масштабные инвестиции в российскую экономику?

– Риски в России не выше, чем в других странах, где мы уже наладили производство, – это Китай, Бразилия, Мексика и другие. Если хорошо подготовимся, все пойдет замечательно.

– Хотим вас заверить, г-н Видмайер, в том, что для русского очень часто хорошо то же, что и для немца. Так что с радостью будем ждать открытия завода «Континенталь» в России.

Release by NALSUR kosmos

ЧИТАЙТЕ В ФЕВРАЛЬСКОМ НОМЕРЕ

FREIGHTLINER
на вторичном рынке России

ЛИАЗ-5292
экологический стандарт EEV

«ГАЗЕЛЬ-БИЗНЕС»
с двигателем Cummins

А ТАКЖЕ
Новые законы, вопросы кредита, страхования, лизинга, экономические прогнозы и рекомендации, логистика, выбор автобуса, автомобиля и прицепа, подбор шин и масел, компоненты и расходники, новые сервисные центры, комментарии специалистов, консультации юриста, бухгалтера, кадровые вопросы и вопросы безопасности

ЧТОБЫ НЕ ПРОПУСТИТЬ САМОЕ ВАЖНОЕ, ПОДПИШИТЕСЬ

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ WWW.REIS.ZR.RU

Реклама

ВРЕМЯ – ДЕНЬГИ

В Липецкой области, в 400 километрах от Москвы, вторично открыт платный участок федеральной трассы «Дон». Оказавшись там, **Игорь Моржаретто** оплатил проезд и поехал.

Платный 20-километровый участок был тут и раньше, с 1999 года. Теперь старую часть расширили, реконструировали, добавили еще 33 км – и запустили в эксплуатацию. Каждый, кто хочет со скоростью 110–120 км/ч покрыть эти 50 км трассы, покупает «входной билет». Желающих немало: у турникетов время от времени небольшие очереди.

Первый зампредседателя правления госкомпании «Автодор» Сергей Кельбах говорит: «Результаты первого дня работы превысили ожидания. Интенсивность суточного трафика на этом участке мы определили в 10 тысяч автомобилей, однако она сразу перевалила за 17 тысяч. Абсолютное большинство выбирает платный вариант».

Примерно в паре километров от платного участка установлены щиты с предупреждением: плати за проезд или сворачивай на бесплатную дорогу. Она даже чуть короче, но проходит через населенные пункты Задонск и Хлевное, где пешеходы и светофоры, а скорость ограничена 60 км/ч. В общем, платный участок (четыре полосы, добротное покрытие, знаки, освещение в темное время) проскочишь минут за двадцать пять, а на альтернативную двухполоску уйдет, считай, целый час.

Перед платным участком щиты: пора делать выбор.

А теперь, наверное, о самом важном для водителя: во что оценен выигрыш во времени? В дневное время на легковом автомобиле – 55 рублей, на коммерческом и микроавтобусе – 110, на грузовике и автобусе свыше 8 т – 220. В ночное время скидки от 5 до 20 рублей. Категорию машины определяет электроника при въезде на терминал. Пока платят наличными (одна из причин случающихся заторов на въезде), но обещают, что скоро можно будет расплачиваться карточкой. Покуда световые табло рекомендуют сохранять чек до выезда с платного участка. Кстати, чек позволяет на срок до трех дней задержаться в любом местном населенном пункте. Съезды к ним не оборудованы терминалами.

На коммерческом участке установлены детекторы движения транспорта, видеокамеры, метеостанции. Последние просигналят дорожникам, когда убирать снег или начинать противогололедную обработку. Обещают через каждые 2 км установить телефоны экстренной связи.

В середине следующего года «Автодор» планирует запустить платные обходы городов Ефремова и Богородицка (чуть больше 70 км), а чуть позже – Ельца. В итоге протяженность коммерческих участков возрастет до 320 км. Всего же на М4 «Дон» в 2018 году должно быть уже 788 км платных дорог – примерно половина всей трассы.

По словам С. Кельбаха, на ее реконструкцию в 2011 году из федерального бюджета выделят 23 млрд. рублей.

Со временем проезд от Москвы до Сочи обойдется здесь примерно в 800 рублей. Для тех, кто ценит время, наверное, терпимо. Для остальных есть альтернативный путь, приемлемый по качеству покрытия. Что ж, при соблюдении этих условий я готов согласиться с тем, что и у нас появятся платные дороги. Общую транспортную ситуацию в стране они улучшить не способны, но в состоянии повысить удобство и скорость передвижения. А это уже немало. ЗР

СКОЛЬКО ПЛАТЯТ ЗА ПРОЕЗД (легковой автомобиль)

- Италия, трасса Милан – Неаполь: 700 км – 40 евро
- Франция, трасса E16, Париж – Ницца: 940 км – 70 евро
- Хорватия, трасса E65, Риека – Сплит: 500 км – 24 евро
- Австралия, трасса M2: 21 км – 4,5–5 долл.
- Белоруссия, от российской границы до Бреста: 1000 км – 88 руб.

Губернатор Калужской области АНАТОЛИЙ АРТАМОНОВ: СТАНОВИМСЯ ВТОРЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ КЛАСТЕРОМ В РОССИИ

– Наша область не богата природными ресурсами, поэтому приходится шевелить мозгами. И сегодня мы на первом месте в стране по объему иностранных инвестиций на душу населения. За последние годы инвестиции в областную экономику превысили 3,7 млрд. долларов. Почему-то считается, что невозможно вести нормально бизнес в России, однако наш опыт разрушает этот стереотип. Мы постарались выстроить свою работу так, как того хотят инвесторы. Если они говорят, что государство должно нести вместе с ними солидарные риски и таким образом демонстрировать, что верит в этот инвестиционный проект, – мы участвуем в его реализации, сопровождаем на всех этапах, вплоть до лоббирования интересов инвесторов на разных уровнях власти. Заботу областного правительства инвестор должен почувствовать, когда он только определяется со своим проектом. Прочь лишние бюрократические процедуры! Любое постановление правительство области может принять очень оперативно: если участники переговоров пришли к соглашению – через два часа все будет подписано.

– Какие региональные льготы предоставляются инвесторам?

– Полное освобождение от уплаты налога на имущество организаций. Налог на прибыль они платят по пониженной ставке. Срок, на который предоставляются льготы, зависит от условий соглашения; как правило, это три года. Но главное – каждого инвестора ждет уже готовая для строительства предприятий площадка (так называемый «грин филд», можно перевести как «чистое поле». – *ЗР*), куда уже подведена дорога, есть все коммуникации и т. д. Используем и вариант «браун филд» – готовые производственные цеха. Сегодня таких много, особенно на предприятиях оборонного комплекса.

– Калужская область стала пионером в создании технопарков в России. Откуда пришла эта идея?

– Это давняя мировая практика. Сегодня у нас уже шесть технопарков – полностью подготовленные площадки и корпуса со всей необходимой инфраструктурой. Задача инвестора сводится к выбору площадки, а процесс оформления, как я уже сказал, займет несколько часов. Такой подход позволяет реализовывать крупные, амбициозные проекты в короткие сроки. Завод концерна «Фольксваген», например, построен всего за год, причем запущен на год раньше запланированного срока. Суммарный объем иностранных инвестиций в автопром Калужской области превысил 60 млрд. рублей. Сейчас к нам приходят компании-изготовители комплектующих. Локализация автомобиля «Фольксваген-Поло Седан» уже составила 66%! Штамповка элементов кузова и многие комплектующие производятся у нас, в Калужской области.

– Заводы строятся, но хватает ли квалифицированных кадров?

– С ними, конечно, проблема; нам пришлось строить систему профориентации и профессионального обучения, исходя из сегодняшних требований. Был создан специальный центр подготовки кадров для автомобилестроения, сейчас он выпускает около 1500 специалистов в год. Обучение уже прошли более 4000 человек. В Калужском филиале МГТУ открыта специальность «Автомобили и тракторы», все учебные программы разработаны с учетом требований конкретных производств. Скоро в Калуге откроется филиал МАМИ. Мы вообще хотим стать центром подготовки кадров для автопрома в России.

– Но ведь надо заниматься еще и жильем для специалистов, социальными проблемами...

– Занимаемся! Активное жилищное строительство ведется не только в Калуге, но и по всей области, особенно в тех районах, где созданы технопарки. Так, в селе Воскресенское, буквально в двух шагах от завода «Фольксваген», строится новый поселок на 1200 домов; там будут три детских сада, школа, магазины... Это все – для работников завода «Фольксваген» и новых заводов по выпуску комплектующих.

Конечно, возрастает нагрузка на транспортную сеть. Калуге абсолютно необходим международный аэропорт. Уже идет реконструкция старого аэропорта. Не сомневаюсь, что в 2012 году, в дополнение к полетам внутри страны, откроется воздушное сообщение с зарубежьем. Кроме того, мы поставили вопрос о необходимости реконструкции трассы М3 «Украина» с расширением ее до двух полос в каждом направлении – и нашли поддержку Министерства транспорта РФ.

На территории Калужской области уже работают заводы «Вольво» (тут собирают грузовые автомобили), «Фольксваген» (легковые марок «Фольксваген» и «Шкода»), «ПСА-Мицубиси» (легковые автомобили «Пежо», «Ситроен», «Мицубиси»), а также несколько предприятий производителей автокомпонентов. Ведутся переговоры с другими перспективными инвесторами в сфере автопрома.

НЕОБХОДИМОГО ДОСТАТОЧНО

Большой вэн? Нет, все-таки очень компактный, но автобус. С корейским восьмиместным «вагончиком» познакомился **Сергей Канунников**. Фото **Константина Якубова**.

Судьба таких автомобилей, как правило, не слишком тяжела, но и не то чтобы увлекательна. Работают в корпорациях или гостиницах – возят сотрудников и деловых визитеров. Неприметно колесят по городу: пробеги относительно небольшие, но за день так накрутишься...

Пассажиры порой даже не замечают, в чем их везут, – было бы удобно. Каков в этом смысле «Хёндай-Н1»? Вход-выход свободный благодаря двум сдвижным боковым дверям – минивэновское наследство. В коротких поездках по мегаполису это особенно актуально. Вход на третий ряд сидений – как у всех аналогичных машин: не королевский, но приемлемый. Правда, сдвинуть сиденье второго ряда и одновременно откинуть его спинку одним движением нельзя. Но без этого можно обойтись – для прохода достаточно откинутой спинки. Широкий диапазон регулировок сидений, регулируемые спинки (в отношении 2:1) позволяют найти примирительный вариант посадки между высокими и низкими пассажирами второго и третьего рядов. Если не шиковать, простора хватит всем.

Интерьер отделан без затей, но аккуратно и добротно. Для задних пассажиров предусмотрены регулировка климата и воздуховоды в ногах и на потолке. На фоне рационально простоватого салона легкую иронию вызвал потолочный плафон, цвет свечения которого в режиме ночника можно менять от зелененького до красненького. Интересно и оригинально, только зачем?

В грузовик Н1 не превратить – сложных трансформаций салона не предусмотрено. Ведь этот «Хёндай» не семейный минивэн, поскольку великоват и громоздок, а недорогая машина относительно узкой специализации. Впрочем, для разумных по габаритам чемоданов и сумок шести-семи пассажиров места хватит. Им ведь и ехать-то

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Hyundai H1

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5125×1920×1925
Колесная база, мм	3200
Колея спереди/сзади, мм	1685/1660
Масса снаряженная/полная, кг	2250/3030
Максимальная скорость, км/ч	183
Разгон 0–100 км/ч, с	14,5
Топливо/запас топлива, л	ДТ/75
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,9/ 7,1/ 8,5

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2497 см³, 125 кВт/170 л.с. при 3800 об/мин, 392 Н·м при 2000–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/упругая балка, рулевое управление – шестерня-гайка с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 215/70R16.

ЦЕНА: 1 339 900 руб.

Салон «Хёндай-Н1» прост, практичен и удобен для повседневной жизни.

Багажник Н1 хоть и не гигантский, для сумок и чемоданов шестерых-семерых пассажиров места в нем достаточно.

Если нужно не только откинуть спинку, но и сдвинуть кресло среднего ряда, делать это придется в два движения.

Бонус к бесхитростному дизайну и оборудованию – кнопки управления магнитолой на руле. В широком автомобиле эта опция особенно полезна.

недалеко. А вот водителю в Н1 жить целыми днями. Ему – вполне приемлемое по комфорту кресло с регулировкой по высоте и даже обогревом. Такая опция лишь у шофера – знак, что машина хороша ровно настолько, насколько требует ее специализация. Ведь пассажиры, скорее всего, сядут в уже прогретый двумя отопителями салон, к тому же, вероятно, в верхней одежде.

Руль регулируется лишь по вылету, но диапазона «маловато будет» разве уж очень высокому. Органы управления: кнопки, крутилки ясны и понятны с первого же беглого взгляда. Рычаг коробки передач расположен правильно, работать им удобно. Правда, ходы немаленькие, включения чуть жестче, чем хотелось бы. Впрочем, автобус, пусть и небольшой, располагает к спокойным, неторопливым действиям. Тем более что дизель не только хорошо ускоряет автомобиль, но и довольно тяговит: даже в городе нередко включал пятую передачу, ну а на четвертой можно (без резких ускорений, конечно) ехать в очень широком диапазоне скоростей. Городскую жизнь водителю скрашивает хорошая обзорность и маневренность. В разумных автобусных пределах машина вполне прилично реагирует на руление.

Двигатель «Хёндай» шумный, за длинный рабочий день от рокота на холостых и рыка на разгоне устанешь. Остается сделать музыку погромче – управление ею есть и на руле.

Педаль тормоза туговата. С непривычки кажется, что усилие не адекватно замедлению. Привыкнуть, правда, недолго. Ну а на безопасности автобуса не сэкономили: есть система стабилизации и противобуксовочная, подушки безопасности водителя и переднего пассажира.

В общем, «Хёндай-Н1» далеко не пижонский, но вполне практичный, обыкновенный – в хорошем смысле этого слова – микроавтобус. Чтобы приобрести его в тестовой (максимальной) комплектации, необходимо уплатить 1 339 900 рублей (за самую дешевую версию – на 110 000 меньше). Полу́чите, в общем-то, вполне достаточно. ЗР

БЕЛО-СИНИЙ ВОРОТНИЧОК

Пикап – рабочая машина, воплощение духа «синих воротничков». Но «Форд-Рейнджер» с автоматической коробкой с трудом вписывается в классическую картину. Над его социальной принадлежностью размышлял **Денис Арутюнян**. Фото автора.

Казалось бы, зачем утилитарному пикапу излишества? Но ведь спрос есть! «Форд» решил не упускать возможности удовлетворить требовательных клиентов, заполнив ожидание «Рейнджера» нового поколения (он появится в России не раньше осени, а то и зимы) очередной опцией для нынешней машины. Много усилий не потребовалось – взяли автоматическую коробку от «Эксплорера V6» и адаптировали ее для работы с 2,5-литровым дизелем.

Отмотав на «Рейнджере» за два дня почти 700 километров по самым разным дорогам, утверждаю: автомат нисколько не испортил трудолюбивого характера пикапа. На шоссе агрегат почти не создает затруднений – лишь самые торопливые заметят небольшую паузу при переключении передач. Не возникает проблем и при обгонах: достаточно посильнее нажать на педаль, остальное сделают тяговитый дизель и коробка. В остальном машина верна себе – относительно просторная и уютная, с привычно жесткой у незагруженного автомобиля задней рессорной подвеской.

Но самое главное – пикап не пасует перед среднерусским бездорожьем. Штурмуя грязь и лужи, лесные дороги и песок, не теряешь уверенности, что автомобиль не подведет. Если недостаточно обычного режима «драйв», можно принудительно ограничить диапазон одной, двумя или тремя ступенями.

Так что же дала «Рейнджеру» обновка? Работящий характер «синего воротничка» остался прежним, а комфорта в управлении заметно прибавилось. Вот только за радость приблизиться к племени «белых воротничков» придется немало заплатить. ЗР

За селектором автомата – поворотный переключатель режимов привода.

Уютный интерьер скрасит серые будни водителя пусть маленького, но грузовика.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Ford Ranger AT

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5175×1805×1795
Колесная база, мм	3000
Грузоподъемность, кг	1069
Масса снаряженная/полная, кг	1926/2995
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,7
Максимальная скорость, км/ч	158
Топливо/запас топлива, л	ДТ/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	12,9/9,0/10,4

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,5 л, 105 кВт/143 л.с. при 3500 об/мин, 330 Н·м при 1800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая торсионная/зависимая рессорная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 215/70R16.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Double Cab 4WD Limited AT.

ЦЕНА: 1 280 000 руб.

АНТИДЕПРЕССАНТ

Автомобильная пробка – не только трата нервов и времени: для делового человека это еще и упущенные возможности. **Максим Гомянин** увидел в обновленном «Мерседес-Бенце Виано» лекарство от городских стрессов. Фото автора и «Мерседес-Бенц».

Водитель БМВ опустил стекло и с удивлением уставился на переднее колесо моего «Виано»: видимо, искал ответ, почему его «трешка» бессильна обогнать этот автобус. Шильдик *BlueEFFICIENCY* окончательно ввел лихача в ступор, и он оставил попытки протиснуться вперед. Еще бы! Под капотом «Мерседеса» новый V6 объемом 3 л, самый мощный дизель в линейке модели. А надпись говорит о технологиях, улучшающих экологичность и экономичность двигателя. К примеру, у всех дизельных «виано» система рекуперации отработавших газов снижает объем вредных выбросов, а регулируемые масляный и водяной насосы вносят свой вклад в экономию топлива.

С автоматической коробкой передач «Мерседес» довольно покладист и не прожорлив, к тому же способен поберечь нервные клетки пассажиров, старающихся не опоздать на деловую встречу. В России такую машину покупают именно для бизнеса, где время стоит дорого – в буквальном смысле. В минивэне комфортно, как в бизнес-классе, да и толкотня на дорогах не нарушит планов. Оперативку можно провести прямо в пробке, ведь в пассажирском отсеке минимум четыре кресла. Если же забираете ребенка из школы, то, пока проталкиваетесь по загруженным дорогам, чадо спокойно сделает домашнее задание, разложив в салоне стол. Его предлагают как опцию.

Внутри стало заметно тише – шумоизоляцию улучшили. Но при торможении на сухом асфальте все же отчетливо слышу шорох шипов зимней резины. Ну не выпал снег в ноябрьской Москве! А ждали. Оттого и сняли летние шины с низким сопротивлением качению.

Теперь посмотрим, приспособлен ли экстерьер «Виано» к жизни в городских джунглях. Зеркала заднего вида автоматически складываются, уменьшая вероятность повреждения, скажем, на парковке. Это удобно, так как ремонт «лопухов» будет недешев, ведь сюда встроен повторитель поворота. Крышки омывателей фар сделаны заподлицо с бампером. Значит, их не снесут струей воды на мойке и не придется из-за этого ругаться с работниками автобани. Декоративная решетка (состоит из трех пластин) с трехлучевой звездой выглядит красиво, но радиатор надежнее убережет от камней сетка угольного цвета, стоящая за ней. Наконец, задний бампер сделали чуть меньше, облегчив тем самым погрузку-выгрузку багажа.

Вдоволь натолкавшись в столичных заторах, решил, что обновленный «Виано» не разочарует даже привередливых бизнесменов. Но хорошее настроение стоит недешево – минимум 1 830 000 рублей. Столько просят за машину длиной 4763 мм (стандартный вариант) в начальной комплектации Trend, с 2-литровым дизелем и механикой. Еще продают удлиненную версию (5008 мм) и сверхдлинную (5238 мм) – выбрать есть из чего. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Mercedes-Benz Viano			
	CDI 2.0	CDI 2.2	CDI 3.0	3.5
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4763/1901/1872/3200*			
Дорожный просвет, мм	149			
Снаряженная/полная масса, кг	2030/2800	2030/2800	2130/2800	2050/2800
Время разгона 0–100 км/ч (М6/А5), с	14,1/13,5	12,1/11,1	–/9,1	–/10,4
Максим. скорость (М6/А5), км/ч	174/172	188/182	–/201	–/217
Топливо/запас топлива, л	ДТ/75			А95/75
Расход топлива (М6/А5), л/100 км: городской цикл	8,8/10,0	8,8/10,0	–/10,8	–/16,3
загородный цикл	6,4/6,8	6,4/6,8	–/7,1	–/9,3
смешанный цикл	7,2/8,0	7,2/8,0	–/8,5	–/11,9
ДВИГАТЕЛЬ				
Рабочий объем, см^3	2143		2987	3498
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	100/136 3800	120/163 3800	165/224 3800	190/258 5900
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	заднеприводная			
Коробка передач	М6/А5		А5	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/на продольных рычагах			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые			
Размер шин	205/65R16		225/60R16	225/55R17

*Стандартный вариант.

Во всех версиях в ручки на потолке интегрирована подсветка салона. А трехместное сиденье – опция.

Внизу на боковых панелях вместо пластика – ковровое покрытие. Значит, царапин от ног, как раньше, не будет.

Блок управления климат-контролем (дополнительное оборудование) расположен на потолке над передними сиденьями.

Новый руль теперь, как в С-классе, с четырьмя спицами и кнопками управления.

На правах рекламы

РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

- Низкорамная конструкция
- Возможность эксплуатации в составе автопоезда полной массой до 28 тонн
- Пневмоподвеска заднего моста с электронным регулятором положения уровня пола
- Высокий показатель по удельной грузоподъёмности
- Мощный, экономичный, надёжный двигатель Cummins
- Наличие спального места
- Пневмоподвеска сиденья водителя и пассажира

KAMAZ-5308

Весь товар сертифицирован. Реклама

KAMAZ

Call-центр: 8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

В РИТМЕ СИТИ

Вот и «Волжанин» взялся за производство городских сочлененных автобусов. С первой 18-метровой моделью предприятия познакомился Константин Закурдаев.

В семействе городских низкопольных автобусов «Волжанин СитиРитм» две базовые модели: двухосная 12-метровая и трехосная 15-метровая, обе на собственных шасси. Дебютант – 18-метровый «СитиРитм» получил шасси компании MAH (MAN) модели A24 NG 3F, оснащенное рядной 10,5-литровой «шестеркой» мощностью 310 л.с. и шестидиапазонным автоматом ZF. Самим создавать с нуля сложную ходовую часть с механизмом сочленения, толкающим прицепом и системой противоскладывания на «Волжанине» вполне резонно сочли нецелесообразным.

Зато добились почти полной унификации по кузову между новой – сочлененной – и другими машинами семейства. Как утверждают на «Волжанине», до появления «СитиРитма-18» ни один автобусный завод в мире не ставил на шасси MAH полностью алюминиевые кузова.

В салоне пластиковые антивандальные сиденья с мягкими вставками, легко моющиеся. В зависимости от их числа полная вместимость «Волжанина СитиРитм-18» колеблется от 150 до 178 человек. По этому показателю модель не уступает низкопольным аналогам, выпускаемым другими автобусными заводами СНГ, хотя по длине она пусть немного, но короче. Высота пола не превышает 370 мм, поэтому в проемах первых трех дверей нет ступенек. Только в конце кузова пол чуть выше из-за размещенных под ним элементов трансмиссии, ведь крутящий момент от двигателя передается на задний мост. Напротив дверей просторные накопительные

Обзорность у «Волжанина»-горожанина отменная.

За широкими дверями одна ступень, ее высота всего 370 мм.

Рабочее место водителя не только эргономично, но и по-своему красиво.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«Волжанин СитиРитм-18»

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры:длина×ширина×высота, мм	17 990×2550×2970
Колесная база, мм	5105 + 6770
Дорожный просвет, мм	137
Высота пола, мм	370
Вместимость, чел.	150–178
Число сидений	31–43
Масса снаряженная/полная, кг	17 000/28 000

ДВИГАТЕЛЬ: MAN D2066 LUH, P6, 10,5 л, 228 кВт/310 л.с. при 1700 об/мин, 1550 Н·м при 1000–1400 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: А6.

РАЗМЕР ШИН: 275/70R22,5 М.

площадки. Для детских и инвалидных колясок во втором дверном проеме сделали откидную аппарель.

Продуманным и элегантным получилось рабочее место водителя. В районе педалей – специальное рифленое покрытие. Конструкторы минимизировали высоту подиумов в салоне, которые неизбежны при низкопольной компоновке, но затрудняют перемещение пассажиров и усложняют уборку салона. В окнах привычные сдвижные форточки. Ну а если у заказчика возникнет желание и найдутся возможности, автобус оборудуют современной климатической установкой.

Первый сочлененный «Волжанин СитиРитм-18» передали Мосгортрансу для опытной эксплуатации. Она покажет, вписывается ли машина в ритм самого большого российского мегаполиса. ЗР

На правах рекламы

РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

- Бортовой тягач с высокой эксплуатационной эффективностью.
- Комплектуется двигателем Cummins, коробкой передач ZF и платформой 7800x2470мм.
- Увеличены грузоподъемность (до 14,5 т) и межсервисный пробег (до 30 тыс.км)

KAMAZ - 65117

Весь товар сертифицирован. Реклама.

KAMAZ

Call-центр: 8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

МОЩНАЯ ЗВЕЗДА «ИВЕКО»

Тягач «ИВЕКО-ПауэрСтар» имеет на борту все, чтобы уменьшить утомляемость водителя-дальнобойщика. Пол кабины совершенно ровный, селектор передач переехал на консоль, сама же коробка «ЕвроТроник 2» – автоматическая.

Предусмотрены три варианта кабины и два 6-цилиндровых двигателя, настроенных на шесть значений мощности. Пока по этому показателю лидирует 13-литровый 560-сильный «Курсор», но в наступившем году появится «Камминс-ISX» в 620 л.с., получивший премию за уровень технологий и инновации от австралийского журнала Power Torque. Новый тягач, кстати, тут же в Австралии, близ Мельбурна, и собирают.

ГРУЗОВОЙ ПИАР

В минувшем году в номинации «Автомобиль» в конкурсе немецкого новостного агентства DPA на лучшее пиар-фото неожиданно победил снимок грузовика. Обойдя 1350 конкурентов, премию получил фотограф Матиас Юст за изображение полноприводного «Актроса». Впрочем, оцените сами игру света и теней, запечатленную в «цифре»...

ТРОЙНОЙ КРЭШ

Исполнилось 50 лет с тех пор, как кабины грузовых «вольво» начали подвергать спецтестам на прочность. Они состояли из трех этапов: сначала на крышу возлагали груз массой 15 т, потом били по левой передней стойке маятником в тонну весом, наконец, ударяли им же по задней стенке кабины. После столь суровых испытаний должно остаться достаточно жизненного пространства для водителя, он должен иметь возможность открыть дверь без применения инструмента. Теперь подобные испытания проводят и другие фирмы, а в то время «Вольво» была пионером.

ЭКОНОМИТЬ В БОЛЬШОМ

Компании «Кроне», МАН и «Мишлен» разработали особо экономичный автопоезд полной массой до 38 т, который позволяет сберечь свыше 20% топлива. Шины с малым сопротивлением качению, аэродинамический обвес (колеса прицепа закрыты не зря!), применение алюминия и, конечно, доработки силового агрегата сделали возможной доставку груза из Мюнхена на Сицилию со средним расходом 27,8 л/100 км против обычных 36 л.

ДЛИННЕЕ ДЛИННОГО

В Германии рассматривают вопрос об увеличении максимальной длины экспериментальных автопоездов «Гигалайнер» с нынешних 25,25 м до 26,5 м при сохранении допустимой полной массы на уровне 44 т. К водителям таких длинномеров предъявляют особые требования: кроме прохождения курсов переподготовки, они должны иметь не более трех штрафных баллов в общегерманской базе данных, стаж свыше пяти лет и быть абсолютными трезвенниками. Кроме того, в их трудовой биографии недопустимы факты нарушения режима труда и отдыха. Если правительство утвердит новое положение, суперпоезда выйдут на автобаны уже весной.

ПЕРВАЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ

В Оснабрюке (Германия) летом 2011 года стартует первая линия общественного транспорта, укомплектованная электробусами. Пассажиров будут доставлять без шума и дыма от госпиталя до Ноймаркта. Впрочем, лето – это срок коммерческого запуска проекта, а в ознакомительных целях до больницы и обратно можно прокатиться на электротяге уже сейчас.

ПОЧТИ «ГАЗЕЛЬ»

Во всяком случае, по грузоподъемности (1,2 т) новый пикап GMC Sierra All Terrain HD, показанный в Детройте, мало ей уступает. Но заметно превосходит в проходимости и мощности: 8-цилиндровый дизель «Дюрамакс» развивает 397 л.с. и 1037 Н·м крутящего момента! Почти шестиметровый пикап может легко тащить за собой еще и прицеп массой до 7,1 т. Веса же пяти пассажиров эта махина вообще не почувствует.

На правах рекламы

КАМАЗ ГАРАНТИРУЕТ

ЛИЗИНГ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОТ 7% В ГОД

- Аванс от 20%
- Срок лизинга до 60 месяцев
- Срок оформления 7 дней

Техника в лизинг:

- Вся линейка автотехники КАМАЗ
- Автобусы
- Прицепная техника

KAMAZ-65115

Весь товар сертифицирован. Лизинговая компания «КАМАЗ». Реклама.
Лизинг автотехники осуществляется ООО «Лизинговая компания «КАМАЗ»

КАМАЗ ЛИЗИНГ
МАШИНА ВАШЕГО БИЗНЕСА

Call-центр: 8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л.	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод**	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер	
Skoda																																										
Octavia Tour	2009	2/б.о.	524 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■				■		■			ЦЗ	■	Г			■	-/4			■			■	■	■								"ВЕНТУС"	(495)234-39-13, www.ventus.ru
Volkswagen																																										
Multivan GP 2,0 TDI	2010	2/б.о.	1 607 000р.	4/7	2.0	ТД,Р4	102	П	М,5	■	■	■	■	6			■		ДУ	■	Г				-/8			■		■	■	■	■						■		"Атлант-М"	(495)777-6-505, www.atlant-m.ru
Passat Limousine 1,8 TSI 7-DSG	2010	2/б.о.	981 200р.	4/5	1.8	Б,Р4	152	П	А,7	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ	■	Э			■	CD/8			■			■	■	■		■	■					"Атлант-М"	(495)777-6-505, www.atlant-m.ru
Tiguan 1,4 TSI 6-m 4motion	2010	2/б.о.	1 029 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	150	4x4	М,6	■	■	■	■	6		■		■	ДУ	■	Э			■	CD/4			■			■	■	■		■	■				■	"Атлант-М"	(495)777-6-505, www.atlant-m.ru

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров : **Р**-рядные, **V** - V -образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12 -ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4x4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, **D** - DSG (АКП с высоким КПД, переключаемая без разрыва потока мощности), 4* **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, 5* **Г** - гидравлический, **Э** - электрический, 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **R** - радиоприемник

МАГАЗИНЫ ЗАПЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ

ФИРМА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ГРУППА ЗАПЧАСТЕЙ*	МАРКА АВТОМОБИЛЯ
«БУДЕМ ДРУЖИТЬ»	495-771-52-52	ул. Гиляровского, д. 47, стр. 5	www.auto-goods.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О, Н	Mazda, Nissan, Ford, Toyota, BMW
«БУДЕМ ДРУЖИТЬ»	495-771-52-52	ул. Гиляровского, д. 47, стр. 5	www.auto-goods.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О, Н	Kia, Hyundai, Audi, Volkswagen

* **Д** - двигатель, **Тр** - трансмиссия, **Х** - ходовая часть, **Тм** - тормозная система, **Р** - рулевое управление, **П** - подвеска, **К** - кузов, **Э** - электрооборудование, **А** - дополнительное оборудование, аксессуары, **В** - все группы запчастей, **О** - оригинальные запчасти, **Н** - неоригинальные запчасти

НЕ ПОЗВОЛИТ НИКОГДА ОН ЗАМЕРЗНУТЬ В ХОЛОДА

Зимой, особенно в мороз, водителю подолгу приходится находиться в промерзшем автомобиле и ждать пока двигатель не прогреется и не начнет работать печка. Время ожидания может затянуться до получаса. Лобовое и боковые стекла могут запотеть или покрыться льдом и инеем. И пока не начнет работать печка, водитель остается заложником своего автомобиля. Летом к утру тоже иногда бывает довольно прохладно. Именно для того, чтобы избежать неприятных минут ожидания, был создан миниатюрный и удобный электрический автомобильный обогреватель. Он идеален для дальних путешествий. Питание прибора происходит от гнезда 12 В типа "прикуриватель". Нагретый воздух начинает подаваться в салон вашего авто посредством встроенного вентилятора с первых же секунд после включения. Так что вы сразу сможете ощутить на себе преимущества этого маленького, но такого мощного прибора.Он скрасит ваше пребывание в холодном автомобиле.

Цена 1498 руб.

Сделать заказ можно по адресу: 302961 МСЦ г. Орел, а/я 11 (ЗР), отдел «Товары почтой»; по телефонам:

8 (486 2) 33-22-22; 36-90-35;

на сайте: **www.zacaz.ru**.

Также товары для взрослых **www.xxl.zacaz.ru**

Для жителей Дальнего Востока и Восточной Сибири, стоимость товаров увеличивается на 140 рублей.

Мы гарантируем качество продукции в соответствии с законодательством РФ.
Юридический адрес: г.Орел, ул. Московское шоссе

Более 80 видов бамперов
на отечественные и зарубежные автомобили.
Отличное качество и низкие цены.
Приглашаем к сотрудничеству магазины запчастей и станции техобслуживания.
Стоимость доставки до 500 руб.

от 1800 руб.
Заказы на сайте:
www.yuroltuning.ru
тел. 8(8482) 777-111
e-mail: stepanov@yuroltuning.ru

Полезные страницы

Реклама "Срочно в номер"
тел. (495) 363-47-27
(многоканальный)

АВТОМОБИЛИ – ЗАПЧАСТИ

З/Ч ТОЙОТА, НИССАН, МИЦУБИСИ, СУБАРУ.
(495) 518-1287, www.tradeauto.ru

РЕКЛАМНОЕ БЮРО
За рулем

(495) 363-47-27
(многоканальный)

На правах рекламы

СНОВА МЧИМСЯ ПО ОВАЛУ!

Гонщики Формулы-1 выйдут на ледовую трассу Московского ипподрома 23 февраля.

ГДЕ И КАК

Который год подряд день старта главного гоночного состязания зимы неизменный. А вот трассы меняются, и мы рады вновь пригласить болельщиков на самую что ни на есть классическую – Центральный московский ипподром на Беговой улице. Именно здесь состоялась в 1978-м самая первая «Гонка звезд «За рулем» – тогда еще в формате трековой гонки для 16 участников.

Ныне схема состязаний иная, но уже привычная – ее использовали в двух предыдущих розыгрышах.

Сначала два отборочных заезда с массовым стартом 30 экипажей на машинах категории N-1600 (их используют в современных трековых гонках). Шестерка лучших выходит в финал, где пересаживается на одинаковые «логаны», – и шесть заездов со стартом из одного ряда; набранные очки суммируются.

Если погода не подведет, то зрелище выйдет неповторимое – с трибун ипподрома весь 1800-метровый ледяной овал как на ладони.

За рулем RENAULT Continental atas ЛУКОЙЛ ТРУД АВТО@mail

Трековые гонки славятся подобными эпизодами, на дорожке Центрального московского ипподрома их тоже будет предостаточно.

Соревнования начинаются с двух получасовых гонок. В них пилоты стартуют на своих автомобилях.

Финал для шестерки лучших: шесть заездов на одинаковых «логанах».

КТО И КОГДА

«Рено» назвала своего пилота, который выйдет на старт «Гонки звезд». Угадать его было нетрудно – Виталий Петров! Другой наш партнер, «Ред Булл», до последнего сохраняет интригу. Что же, поддержим ее и мы. В процессе переговоров звучало имя действующего чемпиона мира Формулы-1, но официального подтверждения пока нет.

Российский автоспорт, как обычно, представлен в полной мере: победители «Гонки звезд» последних лет, чемпионы страны по кольцевых гонкам, ралли, кроссу и треку, победители и призеры многих зарубежных серий, в том числе представители заводских команд КамАЗа и АВТОВАЗа. Точное расписание состязаний болельщики получат около касс ипподрома, но время старта первого боевого заезда назовем уже сейчас: 13 часов 30 минут. Добро пожаловать! ЗР

Оперативную информацию вы можете найти на веб-сайте ***http://race.zr.ru***

ПЕРВЫЙ ДВУКРАТНЫЙ

Подводим итоги традиционного опроса спортивных журналистов.

У нас почти не было сомнений, кого именно коллеги назовут лучшим гонщиком России по итогам сезона-2010. Все-таки очень важен сам факт, что россиянин впервые выступал в чемпионате мира Формулы-1. И не просто стартовал, а нередко сражался на равных с именитыми пилотами, получал зачетные очки и в целом смотрелся убедительно.

Однако в нашем заочном состязании у Виталия Петрова нашелся конкурент – Михаил Алешин. Его победу в Формуле-«Рено 3,5» также оценили очень высоко, отдав в четырех анкетах первые места плюс еще восемь вторых мест! Уроженца Выборга упоминали ненамного чаще, но первых мест выдали ему больше – десять. Отрыв по условным баллам, тем не менее, получился сравнительно небольшой – 42 против 30.

Остальные соискатели ежегодной премии журнала «За рулем» отстали сильно. В первую шестерку по результатам опроса (всего представителям автомобильных и спортивных СМИ было разослано более полусотни анкет) вошли также чемпион России по ралли Андрей Жигунов, призер чемпионата FIA Формулы-2 Сергей Афанасьев, победители чемпионатов Европы по кроссу и ралли-кроссу Александр Квашнин и Тимур Тимерзянов.

Первенство Петрова в нашем опросе – любопытный прецедент, ведь ранее никого из пилотов не признавали лучшим дважды. А если его карьера и дальше пойдет успешно, не исключено, что коллекция статуэток богини победы Ники у Виталия пополнится. ЗР

ЛАУРЕАТЫ ОПРОСОВ «ГОНЩИК ГОДА»

1996	Сергей Алясов (Тольятти)
1997	Михаил Нарышкин (Москва)
1998	Сергей Балдыков (Ижевск)
1999	Сергей Успенский (Москва)
2000	Михаил Ухов (Москва)
2001	Александр Львов (Санкт-Петербург)
2002	Айрат Шаймиев (Казань)
2003	Владимир Чагин (Набережные Челны)
2004	Алексей Васильев (Москва)
2005	Виталий Петров (Выборг)
2006	Алексей Дудукало (Москва)
2007	Евгений Вертунов (Москва)
2008	Кирилл Ладыгин (Екатеринбург)
2009	Фирдаус Кабиров (Набережные Челны)

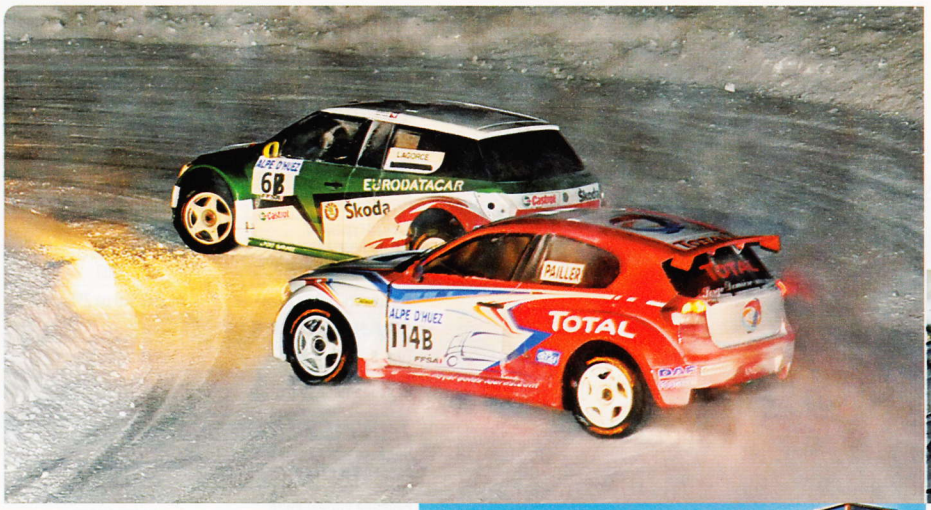
РЫЦАРИ И ГЛАДИАТОРЫ

Что объединяет Алена Проста, Оливье Паниса, Франка Лагорса и Жака Вильнёва? Формула-1? Не только, утверждает **Вадим Крючков**, посетивший этап французской серии «Андрос Трофи». Фото автора и «Шкода».

Да, да, сейчас эти специалисты асфальтовых трасс превратились в матерых бойцов ледового трека. А все потому, что во Франции вот уже 22 года существует зимняя гоночная серия «Андрос Трофи», в которой с азартом стартуют звезды первой величины.

Россия, безусловно, родоначальница классических ипподромных гонок. Но мы не одиноки: французы изобрели весьма любопытный аналог. Многоэтапные соревнования проводят на площадках в горной местности, где климат гарантирует покрытие из снега и льда. В отличие от наших овалов полуторакилометровой длины, трассы там существенно короче (около 800 метров) и изобилуют «затычными» поворотами. Чтобы ехать по ним быстро и, что немаловажно, красиво, нужна особая техника. Под облицовочными панелями марок «Шкода», «Дачия», «Рено», БМВ скрывается одна и та же конструкция: собранный на пространственной раме полноприводный и полноуправляемый (!) автомобиль. Атмосферная V-образная «шестерка» объемом 3 литра и мощностью под 400 лошадиных сил установлена перед задней осью. Узкие гоночные шины усажены шипами – 232 штуки в каждой! Только такие аппараты с избытком мощности и четырьмя поворачивающимися колесами способны шустро проходить медленную по нашим меркам трассу. Совсем недавно появился еще один класс машин – заднеприводные электромобили. Его во Франции считают перспективным.

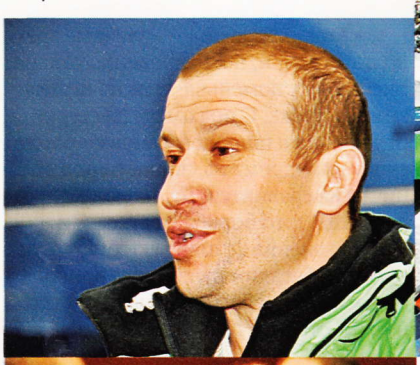
Формула проведения соревнований незамысловата, разбирать ее

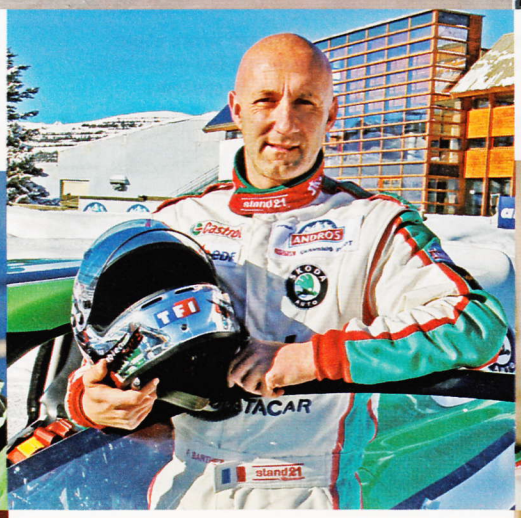


Трудно поверить, что это одинаковые машины. Тем не менее «Шкода» от БМВ отличается в основном наружными панелями.

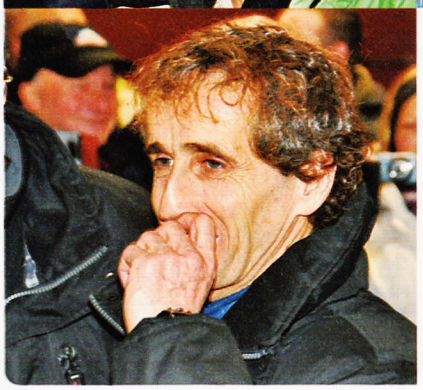
Для «Андрос Трофи» фирма «Континенталь» выпускает специальную «колючую» резину. В этой покрышке 232 шипа. На уик-энд каждый гонщик получает всего шесть колес.

Оливье Панис. Участвовал в 158 Гран-при Формулы-1. Пилот команды «Шкода». Бронзовый призер серии «Андрос Трофи». Побед на этапах – четыре.





Жак Вильнёв. Чемпион мира в Формуле-1, участвовал в 164 Гран-при. Пилот команды «Шкода». Дебютант ледовой серии. На этапах стабильно финиширует в десятке лучших.



Фабьен Бартез. Чемпион мира и Европы по футболу. Дважды признавался лучшим голкипером мира. Дебютант ледовой серии. В зачете электромобилей после трех этапов занимает шестое место.

Ален Прост. Четырехкратный чемпион мира в Формуле-1, 51 победа в Гран-при. Пилот команды «Дачия». Двукратный серебряный призер «Андрос Трофи». Побед на этапах – тридцать одна.

Франк Лагорс. Выступал в Формуле-1 в 1994 году. Пилот команды «Шкода». Двукратный бронзовый призер «Андрос Трофи». Побед на этапах – восемь.

до тонкостей нет смысла. Суть: сначала контрольные заезды, потом, с учетом их результатов, 15-минутные финалы для восьми – десяти машин каждый. А вот система подсчета очков весьма оригинальна: за лучшее время в квалификации пилот получает 60, а за победу в заезде всего 20. Во как! Для набора баллов в зачет многоэтапной серии стимул заработать поул-позишн куда выше, чем победить соперников в очной борьбе. Организаторы объясняют такой подход желанием обеспечить безопасность пилотов и сохранность техники. А как же зрелищность? Почти не страдает, ведь титулованные гонщики стремятся показать товар лицом.

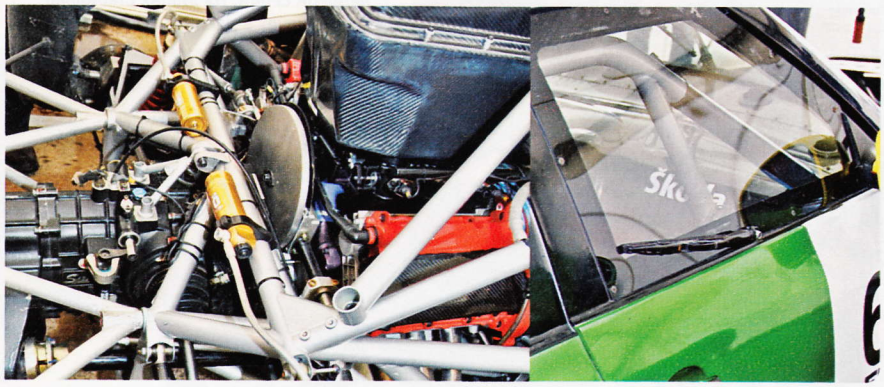
Организатор «Андрос Трофи» Макс Мамерс утверждает, что звезды приходят в ледовую серию из любопытства. Как говорится, прохватить в охотку на одном из этапов. А в результате остаются на ледовых трассах надолго. Причем даже к опытным пилотам Формулы-1 победы на скользкой дорожке приходят через несколько лет выступлений в ледовой серии.

А много ли звезд первой величины сейчас участвует в «Андрос Трофи»? Порядочно. Ален Прост, Ари Ватанен, Стефан Ортелли, Роман Грожан. Но больше всего громких имен в команде «Шкода». Только пилотов Формулы-1 целое трио: Оливье Панис, Франк Лагорс и Жак Вильнёв. Мало того, в классе электромобилей цвета́ чешской компании защищает еще одна известная личность – вратарь сборной Франции по футболу Фабьен Бартез. И представьте, гонщик из футболиста получился неплохой.

ANDROS TROPHÉE CAR

В задней части автомобиля нагромождение труб, рычагов, тяг. Круглый диск – деталь оригинального механизма поворота задних колес.

Автомобиль так много ездит в скольжении, что без очистителя боковых стекол не обойтись.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	ANDROS TROPHÉE CAR
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Снаряженная масса, кг	950
ДВИГАТЕЛЬ	
Расположение	продольно перед задней осью
Конфигурация/ число клапанов	V6/24
Рабочий объем, см³	3000
Мощность, кВт/л.с.	от 250/340 до 295/400
ТРАНСМИССИЯ	
Тип	полноприводная
Коробка передач	М6, секвентальная, производства Sadev
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Подвеска: спереди и сзади	независимая многорычажная
Рулевое управление	реечное с приводом на все колеса
Тормоза: передние и задние	дисковые
Шины	10/65R16, модель Continental Ice Racing Contact, 232 шипа

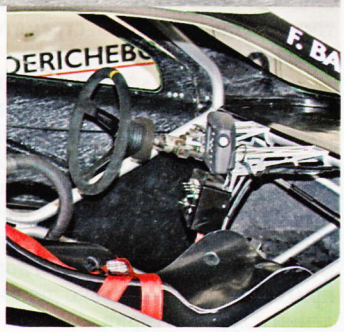
«Андрос Трофи» – красивые зрелищные гонки, но, откровенно говоря, риска в них поменьше, чем на нашем зимнем треке. С подходом шестерки отчаянных к широкому виражу российского ипподрома на скорости под 160 ничто не сравнится! Да, наша техника попроще, зато борьба жестче.

Сравнение французских и русских ледовых баталий неизбежно приводит к красивой аналогии: рыцарский турнир против боя гладиаторов. ЗР

ANDROS TROPHÉE ELECTRIQUE CAR

У электромобиля совсем другие приборы. Сейчас табло показывает, что в закромах полно электричества.

Кокпит электромобиля даже более спартанский, чем у бензинового болида. В отсутствие полноценной системы отопления гонщик должен быть морозоустойчивым.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	ANDROS TROPHÉE ELECTRIQUE CAR
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм: длина/ширина/высота	3360/1700/1380
Снаряженная масса, кг	800
Максим. скорость, км/ч	160
Время автономной работы на литий-ионных батареях, мин	35
ДВИГАТЕЛЬ	Siemens
Расположение	перед задней осью
Конфигурация	электрический
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	90/122 0–5000
ТРАНСМИССИЯ	
Тип	заднеприводная, передаточное отношение 7:1, блокировка дифференциала
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Подвеска: спереди и сзади	независимая многорычажная
Рулевое управление	реечное
Тормоза: передние и задние	дисковые
Шины	10/65R16, модель Continental Ice Racing Contact, 290 шипов

Поедут ли в Сочи Виталик с Марусей?

Три российских проекта Формулы-1 рано воспринимать как единое целое, считают **Сергей Зиновьев** и **Вадим Крючков**.

О том, что Формула-1 рано или поздно придет в Россию, знали специалисты и догадывались болельщики. Но до нынешнего года все, что связывало королевский вид автогонок и нашу страну, не имело внятных очертаний. Были лишь благие намерения: переговоры, рекогносцировки, оставшиеся только на бумаге трассы.

И вдруг Формула-1 стала для нас осязаемой. Все произошло очень быстро, за один год: в чемпионате мира появился наш пилот, подписан договор о проведении Гран-при России, российская компания Marussia Motors приобрела акции команды «Вёрджин Рейсинг». Оценим события по степени важности.

Выступления Виталия Петрова – настоящий прорыв. Подиумы были недостижимы по объективным причинам, с наскока такие вещи не проходят. Но Петров все равно провел неплохой сезон. Лучший из дебютантов, неоднократно финишировал «в очках». Качество езды? Да, были ошибки, но вспомните последний этап. Матерый пилот Алонсо, время от времени атаковавший Петрова, нервничал, а наш «выскочка» спокойно контролировал ситуацию. Набранные Петровым очки не главный для нас итог. В России, которая прозябает на задворках мирового автоспорта и не имеет сейчас даже национальных гонок формул, оказывается, все-таки растут таланты. Только мы не умеем их искать. Пора учиться, чтобы Петров не остался единственным.

Состоится ли Гран-при России? В этом почти нет сомнений. Поддержка первых лиц государства – определенная гарантия, что этап Формулы-1 в Сочи будет. Но столь высокий патронаж традиционно имеет в России побочный эффект – чересчур рьяное отношение исполнителей. Оргкомитеты и подкомиссии под девизом «Все на борьбу за этап!», суета, спонтанные решения, непомерные траты. В общем, построят и проведут. Вопрос – какими средствами, силами и насколько толково.
В последнем сомнения возникают сразу: кандидатура Сочи представляется ошибочной. Хотя бы в плане насыщения трибун зрителями.
Не случайно же трассы Ф-1 почти всегда соседствуют с гигантскими мегаполисами, у которых хорошо развита транспортная инфраструктура.

История с «Марусей Вёрджин Рейсинг» (а команда теперь называется именно так) требует взвешенной оценки. В свое время мы уже поверили было в почти российский «Мидланд F1», где Роман Русинов работал тест-пилотом. Оказалось – спекулятивная покупка. Команда просуществовала 20 месяцев, ее перепродали голландскому «Спайкеру», который позже стал «Форс Индией».

Каковы бы ни были объявленные цели создания «Маруси Вёрджин Рейсинг», дать оценку этому проекту сейчас нереально. Если конюшню Ф-1 приобрели как стартовую площадку, на базе которой создадут успешную российскую команду, – замечательно! Но чтобы выковать из аутсайдера хотя бы крепкого середняка, потребуются титанические усилия, стабильное финансирование и, конечно, не один сезон в Формуле-1. ЗР

ВЫХОД ИЗ АНАБИОЗА

После кризисного затишья кольцевые трассы в России вырастают одна за другой. А что проводить-то будут на них? **Вадим Крючков** и **Сергей Зиновьев** задумались.

Первые гонки состоялись минувшим летом на «Смоленском кольце» и «Нижегородском кольце». «Автодром СПб» в питерском пригороде Шушары проводит зимние тестовые заезды и приглашает в школу водительского мастерства. Скоро рапортуют об открытии казанской «Высокой Горы» и Moscow Raceway под Волоколамском.

По части трасс Россия стремительно превращается в нормальное гоночное государство. Однако у нас осталось всего две кольцевые серии – автомобильная (RTCC) и мотоциклетная. При всем желании они не смогут насытить собой все трассы.

Подход к делу у владельцев автодромов схожий. Разумеется, гонки проводить будут, но это, скажем так, не главная статья дохода. Основной упор – на «драйвинг экспириенс», частные и клубные заезды серийных машин, школы пилотской подготовки и прочие якобы мелочи. Ведь число быстрых автомобилей в стране растет, а по-настоящему разогнаться на них негде, кроме как на специальных трассах. Этим живут все европейские автодромы. Но есть и отличие: там на каждом проходит по десятку гоночных уик-эндов, а на самых знаменитых вроде «Сильверстоуна» или «Монцы» – по два десятка. Этапы мировых, европейских и национальных серий.

Все российские трассы планируют принимать «что-то европейское и мировое», чаще называют немецкий чемпионат DTM, «туринговый» WTCC, Moto Grand Prix, но конкретика есть пока только у одной трассы. Остальные – в стадии переговоров с зарубежными партнерами. И если хотя бы половина завершится успехом, мы получим дюжину международных гонок! ЗР

Стройплощадка под Волоколамском: контуры будущей трассы отчетливо видны.

НА ВОПРОСЫ ЗР ОТВЕЧАЮТ:

Олег ПЕТРИКОВ,
генеральный директор «Смоленского кольца»

– Что пройдет в 2011 году на «Смоленском кольце»?

– Сезон откроется в мае этапом RTCC, в последние выходные июля – грузовой чемпионат Европы, а 20–21 августа – европейский чемпионат FIA GT3.

– Как будет развиваться инфраструктура трассы в ближайшее время?

– Дорожка полностью готова, доработок не требует. В основном предстоят работы, направленные на удобство для зрителей, в том числе расширение трибун. И дальнейшее оснащение боксов.

– Общаетесь ли вы с владельцами других трасс, чтобы выработать взаимодействие?

– Да, разумеется! Будучи, по сути, конкурентами, мы идем по пути партнерских отношений – так всем удобнее. Трассы расположены в разных регионах, у каждой своя аудитория и клиентура, и мы друг другу ничем не мешаем.

– А можно ли в России заработать на проведении гонок?

– Если смотреть на Европу, то там при отлаженном бизнесе гоночные мероприятия дают около 20% дохода. Остальное – любительские состязания, всевозможные тренинги, тестовые заезды, которые трасса в Смоленске с удовольствием примет.

Екатерина БЕЛЬЦЕВИЧ,
руководитель проекта Moscow Raceway

– Вы уже можете назвать дату открытия трассы?

– В октябре рассчитываем провести первую гонку. Сама дорожка и основные технические постройки будут готовы.

– А зимой, как обычно, работы будут приостановлены...

– Асфальт, конечно, укладывать не станем, но продолжим заливать бетон – он морозов не боится. Соблюдение всех технологий контролирует фирма Германа Тильке, ее представители постоянно работают на объекте.

– Ходят слухи, что Moscow Raceway сможет принимать даже Формулу-1...

– Это не слухи. Трасса в 2012 году пройдет омологацию ФИА и получит категорию 1Т. Это позволит проводить соревнования любого уровня, вплоть до Формулы-1.

– Трасса расположена в 77 км от Москвы – не далековато?

– Это всего час езды по Новорижскому шоссе, где вообще нет светофоров.

– Заявленная вместимость трибун – 100 тысяч, а столичные зрители пока довольно инертны в отношении автоспорта, особенно если вход платный. Как рассчитываете привлекать аудиторию?

– На первых порах, видимо, обойдемся без продажи билетов. А вообще, с публикой надо целенаправленно работать, на это уйдет время.

– Что вы сможете предложить, кроме трибун и гонок? Что-нибудь из сферы развлечений?

– Мы реализуем проект на площади 264 га, из них сама трасса занимает всего 80 га, остальное – для инфраструктуры. Отели, кафе, магазины, зоны отдыха, все что угодно. Территории достаточно, мы ждем предложений от заинтересованных людей.

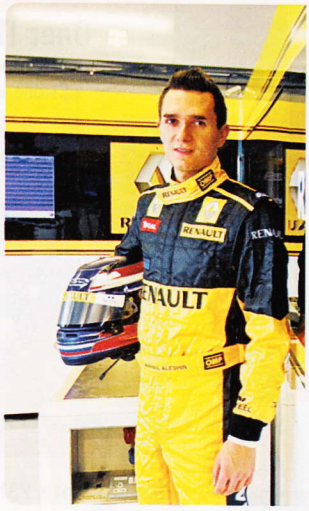
– Кольцевые гонки в России в зачаточном состоянии, а число автодромов растет. Потому кажется, что их нечем будет загрузить...

– Ничего подобного. В стране много людей, влюбленных в быстрые машины, число их тоже растет, и даже десятка трасс для Центрального региона, думаю, маловато. Возможно, каждый крупный город в будущем получит свою трассу, и это вполне естественный процесс.

АЛЕШИН ИЩЕТ РАБОТУ

Трудоустройство победителя Формулы-«Рено 3,5» – вопрос непростой. Соревнования уровнем ниже не подходят, а тех, что выше, не так и много. В серии GP2 болиды чуть мощней и быстрей, но уж больно бюджет кусачий – расходы на сезон достигают 1,5 млн. евро (в три раза больше, чем, например, у Формулы-2). Поэтому менеджеры 23-летнего Михаила Алешина ищут для него пути сразу в Формулу-1.

Изначально переговоры шли с тремя командами – «Вёрджин», «Лотус» и «Форс Индия». «Вёрджин», успевший удлиниться до названия «Маруся Вёрджин», отпал, объявив имена своих пилотов на сезон-2011 (опытный Тимо Глок и бельгийский дебютант Жером д'Амброзио). Если не удастся получить место в Формуле-1, то, скорее всего, Алешин перейдет в GP2. «Сейчас я об этом не думаю, Формула-1 – главная цель, но если что-то пойдет не так, иного варианта не останется». К болиду Формулы-1 он успел примериться на тестах в Абу-Даби за рулем «Рено», но затем с экипировкой пришлось расстаться.



M3 ВОЗВРАЩАЕТСЯ

Слухи ходили больше года, но только в начале этой зимы компания БМВ официально объявила о возвращении в немецкий чемпионат DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft), где когда-то успешно выступала. Произойдет это в 2012 году, а «оружие победы» построят на базе модели M3 (на фото – M3 E30 DTM 1992 года).

«Это станет частью реструктуризации нашей деятельности в автоспорте, – заявил член совета директоров Клаус Дрегер. – Делая акцент на постройке гоночных автомобилей, мы возвращаемся к своим корням. А чемпионат DTM, где выступают наши основные конкуренты, – наилучшая арена для демонстрации возможностей наших машин».

Основные конкуренты – это «Ауди» и «Мерседес-Бенц», других марок в DTM давно не было. Пока неясно, останется ли БМВ в «туринговом» чемпионате мира WTCC. Хотя косвенные подтверждения звучали – в частности, о готовности использовать мотор новой конфигурации: 1,6 л с турбонаддувом.

В ОЖИДАНИИ СРАВНЕНИЯ

Участники раллийного чемпионата мира вовсю тестируют новые машины, готовясь к первому официальному старту на Ралли Швеции (13 февраля). Пилотам и персоналу команд пока запрещено разглашать сведения о новых машинах даже на уровне общих впечатлений. Этим обеспокоен, в частности, технический директор «Форда» Кристиан Лорье: «Мы хотели бы знать, каковы наши результаты в сравнении с конкурентами, но тесты всех команд строго закрытые. Похоже, только первый шведский спецучасток прольет свет».

Пока сравнить можно лишь маркетинговую стратегию команд на сезон. БМВ запланировал для пары заводских «кантрименов» всего шесть стартов. «Ситроен» построит четыре машины DS3 WRC (на фото) – только для заводских пилотов. А «Форд» уже на Ралли Швеции рассчитывает увидеть десяток клиентских «фиест».

КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

4–5.02 Кубок России, «Золотые Купола», Ярославская обл.
11–12.02 Кубок России, «Струги Красные – Зима», Псковская обл.
18–19.02 Кубок России, «Пено», Тверская обл.
25–26.02 Кубок России, «Малахит», Челябинская обл.

КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

5–6.02 чемпионат и Кубок России (багги, грузовики, УАЗ), Истра
19–20.02 чемпионат и Кубок России (легковые), Иркутск
19–20.02 Кубок России (грузовики, легковые), Рязань

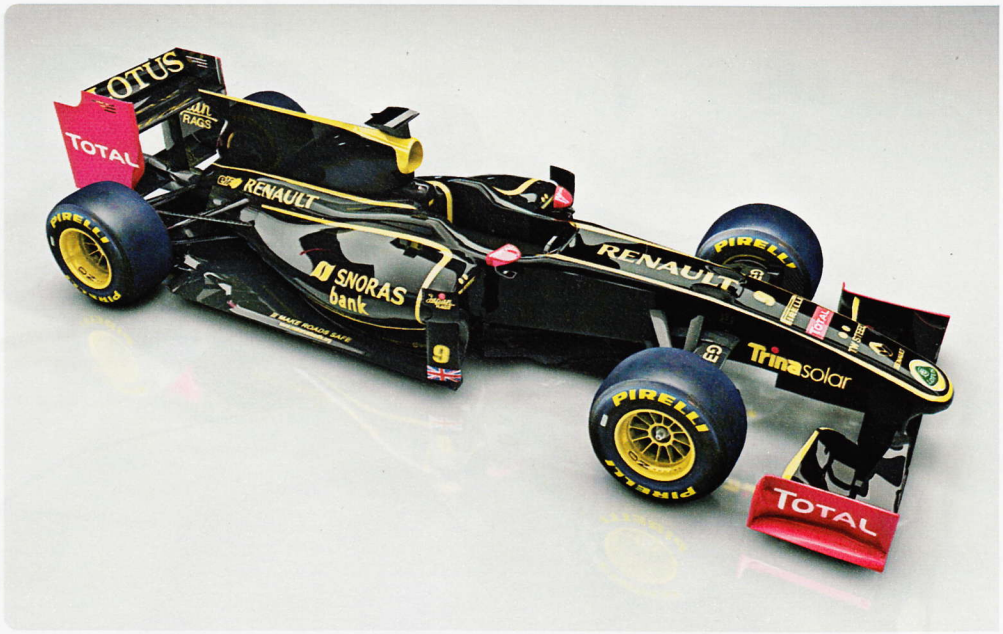
ТРЕКОВЫЕ ГОНКИ

5–6.02 чемпионат России (N-1600), Раменское
5–6.02 чемпионат России (N-1600), Ижевск
5–6.02 традиционная гонка, Курск
12–13.02 «Гонка звезд – Кубок президента РАФ» (N-1600), Раменское
19–20.02 чемпионат России (N-1600), Курган
19–20.02 Кубок России («Национальный»), Красноярск
19–20.02 чемпионат Татарстана (A-1600), Набережные Челны
19–20.02 традиционная гонка (A-1600), Новокузнецк
19–20.02 традиционная гонка («Кубок Лада»), Самара
19–20.02 традиционная гонка (A-1600, «Ока-Юниор»), Тверь
23.02 «Гонка звезд «За рулем», Москва
26–27.02 Кубок России («Национальный»), Тюмень

ЛЕДОВЫЕ ГОНКИ

06.02 Кубок России, Екатеринбург
13.02 Кубок России, Алапаевск
13.02 Кубок России, Луга
20.02 Кубок России, Великий Новгород
27.02 Кубок России, Мурманск
27.02 Кубок России, Омск

МАНИЯ-1,6



Две главные предрождественские новости Формулы-1 – переименование команды «Рено F1» в «Лотос-Рено F1» и грядущий переход... на 4-цилиндровые моторы рабочим объемом 1,6 л!

«Лотос груп» в декабре приобрела 25% акций и стала совладельцем команды, а в будущем планирует строить собственные моторы (пока поставщик – «Рено»). Возникла любопытная ситуация: сразу у двух команд в названии есть слово «Лотос» и обе претендуют на звание прямого наследника «того легендарного» «Лотоса». С юридической точки зрения название Team Lotus в данный момент принадлежит Тони Фернандесу, владельцу одноименной конюшни.

Так или иначе, оба коллектива имеют прямое отношение к малайзийскому концерну «Протон», а представители Lotus Group считают, что чем больше «лотосов» в Формуле-1, тем лучше.

Что касается новых моторов, то дольше всех этому решению сопротивлялись «Феррари» и «Мерседес-Бенц». Однако с подачи ФИА «1,6 турбо с интегрированной в них системой рекуперации кинетической энергии» получат прописку в регламенте с 2013 года. Расчет на то, что по мощности эти двигатели будут примерно равны современным.

Один из технических ветеранов Формулы-1 и «Вильямса» Патрик Хед, заставший времена, когда турбонаддув в Формуле-1 еще не был запрещен, комментирует тенденцию так: «Тем самым дан ответ на вопрос, каким мы видим будущее Формулы-1. Либо она остается лидером в области изобретения технологий, не находящих применения на серийных авто, либо тяготеет к экологии и экономии».

На правах рекламы

МОТОРНЫЕ МАСЛА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Blended Japanese traditional craft & high-technology.
TAKUMI

- Всегда легкий запуск холодного двигателя
- Высокие моющие свойства
- Превосходные противоизносные свойства
- Увеличение ресурса двигателя - низкая угарность
- Большой интервал замены масла без потери им качественных характеристик
- Низкий расход топлива

HIGH QUALITY

MOTOR OIL
MADE IN JAPAN

Используется командой TOMEI SPORTS [PORSCHE] в классе GT300 в рамках всеяпонского чемпионата Super GT

<Контактная информация>
ООО «Кокоро Корпорэйшн» тел: +7-4232-410-515
ООО «Шесть Банок» тел: +7-495-913-48-36 www.6banok.ru

Produced by TAU

MITSUBISHI LANCER EVOLUTION

БРАТ НА БРАТА

Два «Мицубиси», «лансеры». Первый – вершина развития модельного ряда, второй, с логотипами «Раллиарт», чуть проще. **Вадим Никишев** и **Георгий Садков** (фото) открыли на них зимний сезон «Смоленского кольца».

После двух часов непрерывных заездов, за время которых покрытие трассы местами раскатали в лед, на последнем круге я засадил-таки машину в сугроб. Да так, что пришлось доставать домкрат, лопаты и трос, который кинул в отъезжавшее авто мой коллега – так, на всякий случай. На чем я «убрался»? Как ни странно, на седане «Эво» – несмотря на его замечательную полноприводную трансмиссию с активным задним дифференциалом.

Российское представительство марки долго не могло определиться, стоит ли выводить на наш рынок 240-сильный хачбек «Лансер». Разница в цене с «Эволюцией» невелика, так будут ли покупать ее «младшего брата»?

Пока размышляли, придворное ателье «Раллиарт» приказало долго жить: в апреле прошлого года компания с четвертьвековой историей прекратила свое существование. Однако права на бренд по-прежнему принадлежат «Мицубиси»: этим клеймом метят заряженные версии серийных машин.

«Лансер Раллиарт» появился позже «Эво» – машину показали на автосалоне в Детройте в 2008 году. Технически это упрощенная копия «Эволюции»: под капотами один и тот же шестнадцатиклапанный двухлитровый турбомотор серии 4B11T. Но в одном случае он развивает 295 л.с. и 407 Н·м, в другом поменьше, «всего» 240 л.с. и 343 Н·м.

Кузовом «Раллиарт» не отличается от обычного хэтча «Лансер Спортбек» – тут нет усилителей и алюминиевой крыши. Фирменная преселективная трансмиссия TC-SST – без боевого режима «суперспорт» и функции launч-контроля, позволяющей

MITSUBISHI LANCER RALLIART

стартовать с высоких оборотов. Но самое главное – задний редуктор лишился главной «фишки», которая впервые появилась на «Эво»: место активного дифференциала Super AYC занял обычный самоблок.

Внешность «Раллиарта» легко описать известной поговоркой: это натуральный волк в овечьей шкуре. Шкурка хороша, как у любого представителя нынешнего поколения «уланов», но отличий от гражданских машин по минимуму – хромированная окантовка радиатора да прорези воздухозаборников на капоте плюс разведенный выхлоп.

Ни расширенных крыльев, ни мощного антикрыла – так, утиный хвостик над пятой дверью. Поэтому, с одной стороны, приятно удивлять соседей по потоку «веселыми стартами», которые мало вяжутся с напускной скромностью, а с другой... Не каждый догадается пропустить вперед «Лансер», который намного быстрее его собственного.

«Эво» – совсем другой коленкор. Когда в зеркале появляется грозная морда со сжатым поперечиной зевом радиаторной решетки и смещенным влево номером, сомнений быть не может: это настоящий пожиратель скорости, генератор адреналина. Раздутые крылья с жабрами воздуходов, «этажерка» на багажнике, диффузор в заднем бампере – это «ж-ж-ж» неспроста!

В салонах различий между заряженными седаном и хэтчбеком немного, но они есть. Первое, что замечаешь и осязаешь, – кресла. Вернее, так можно назвать лишь сиденья «Раллиарта»: они обшиты перфорированной кожей, валики поддержки невыразительны и широко расставлены. Садиться в такие удобно, а вот ехать на дальние расстояния – не очень: профиль спинки не эталонный, а регулировки поясничного подпора нет. Посадка в низко расположенную сидушку «Эволюции», напротив, затруднена, зато потом в «ковше» сидишь как влитой. И это всего при двух стандартных регулировках!

Претензия к обеим машинам общая: руль регулируется лишь по углу наклона, но не по вылету.

Селекторы коробок передач абсолютно идентичны, обе могут управляться лепестками на рулевой колонке. Наборы кнопок, позволяющих настроить машину под конкретные условия, тоже стандартны. Но если стабилизация «Эво» отключается по первому приказу, то «Раллиарт» просит подержать кнопку ASC несколько секунд. Межосевая муфта ACD имеет три режима настроек: «асфальт», «гравий» и «снег». Помчали!

Олег Петриков, спортсмен и директор «Смоленского кольца», для знакомства с заснеженной трассой выбирает «Эво». Из соображений безопасности круги наматывали в противоположном направлении: в привычной конфигурации скорость перед самым опасным поворотом «За рулем» оказалась бы слишком высокой. Но и в новом варианте автодром требует от пилота внимания... А «Эволюция» делает все, чтобы

Кожаные сиденья «Раллиарта» выглядят неплохо и предлагают регулировку по высоте, но на автодроме их поддержка слаба, а в долгой дороге устает поясница.

Комбинация приборов «Раллиарта» отличается от обычной: спидометр и тахометр поменялись местами, шкалы размечены наклонным шрифтом и с большим запасом.

помочь ему мчать быстро и безопасно! Хитрая трансмиссия позволяет довернуть автомобиль тягой даже в скользких виражах, и с каждым кругом темп возрастает. Олег доволен, как ребенок, получивший долгожданный новогодний подарок: этот «Лансер» фантастически послушен даже в глубоких затяжных скольжениях. Он так и подбивает на дрифт, и в итоге мы начинаем выходить из поворотов стоп-сигналами вперед. Легкое касание мягкого сугроба, «шприц» из-под колес обрушивается на боковое стекло, угол заноса превышает 90 градусов – но Петриков каким-то шестым чувством угадывает направление, «Эво» выгребает всеми четырьмя, и мы в силовом скольжении влетаем в следующую шикану. Феноменально!

А если поиграть настройками межосевого дифференциала? Разница ощутима. В режиме *snow* автомобиль становится очень вертлявым, забрасывая корму в занос после легкого нажатия на газ. Асфальтовый вариант

Салоны горячих «лансеров» отличаются друг от друга так же, как от салонов гражданских модификаций, то есть мелкими деталями.

ВРЕМЯ КРУГА
3.32,6

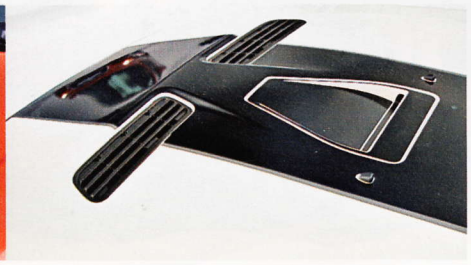
Градус эмоций

Нечасто встретишь столь великолепные «ковши», вдобавок оснащенные электроподогревом!

Инструментарий «Эво» скомпонован так же, но оформлением напоминает «Альфа Ромео»: в исходном положении стрелки смотрят вниз. Показания считываются прекрасно.

Развитое антикрыло «Эволюции» (справа) гораздо эффектнее аэродинамического элемента на пятой двери «Раллиарта».

Прорези в капотах облегчают жизнь высокофорсированным моторам, которые питаются исключительно 98-м бензином.



tarmac, напротив, делает его более стабильным, что позволяет почти по-переднеприводному вытягивать машину из скольжения. А *gravel*, «гравийный», – нечто среднее между ними, разве что машина резче реагирует на акселератор.

Поэкспериментировали и с режимами робота. Вручную переключаться на скользкой трассе с активным рулением – только терять концентрацию, благо режим *sport* споро скачет и вверх, и вниз, держа на подходе к повороту обороты на уровне 4000 в минуту. А доступный для «Эво» суперспортивный алгоритм с жесткими мгновенными переключениями на снежном покрытии излишен да и перегрел коробку буквально за пару кругов.

Пока агрегат остывает, пересаживаемся в «Раллиарт». Нешипованные шины той же модели «Бриджстоуна» здесь поуже, но нюансы сцепных свойств почувствовать невозможно. А вот робот задумчивый, на старте бережет «нечетное» сцепление. Зато

В случае ошибки траекторию «Эво» легко поправить с помощью руля и газа... но лишь до определенного момента.

потом автомобиль выстреливает, как из пращи, виляя кормой не хуже «Эво»! Но первый же поворот заставляет сбросить ход: с обычным самоблоком меж задними колесами управляемость типична для гражданских полноприводных машин. На входе «Раллиарт» норовит выскользнуть передними колесами наружу виража, добавление газа лишь усугубляет безвольный снос. Приходится убирать тягу, цепляться передком за неукатанный снег – и лишь тогда с нажатием на акселератор «Лансер» уходит в контролируемое скольжение. На этой машине разница между режимами межосевой муфты эфемерна. Поначалу помощь усилителя руля кажется избыточной – руль заметно легче, однако при быстром вращении производительности насоса не хватает: баранка становится каменной. Но...

– Подозреваю, что «Раллиарт» пройдет трассу быстрее «Эво», – признался Петриков. – Он заставляет ехать академично, тщательно выбирая траекторию, и так получается эффективнее. «Эволюция» просто подзуживает к размашистым скольжениям, порой в ущерб скорости.

Я попробовал сам. Действительно, и руль затыкается, и снос в первой фазе поворота очевиден. Однако эти особенности и позволяют удержаться в разумных пределах! А «Эво», который мне так полюбился еще с первого знакомства, размывает границы дозволенного. И вот после двухчасового заезда, когда я дал себе слово успокоиться, технично проехать трассу и на том закончить, «Лансер» меня подвел. Он вышел из виража в скольжении, колеса прямо – все как надо. Но изменить законы физики не в состоянии даже самая умная электроника: на голом льду «Эволюции» не хватило место для маневра. Сугроб оказался мягким – это спасло от серьезных повреждений, но заставило потрудиться ради вызволения из плена.

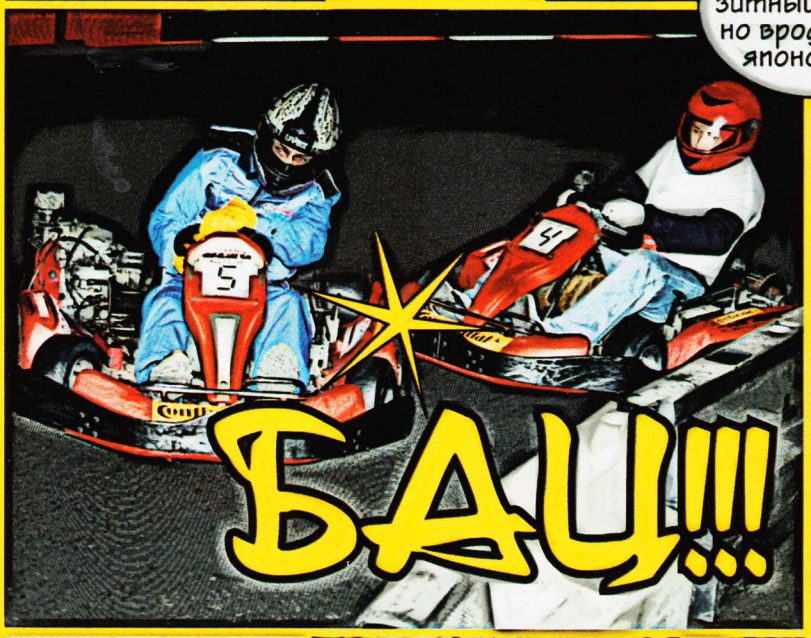
Так что «Эво» остается серьезным снарядом для опытных пилотов. Его купят люди, совершенно точно понимающие, за что они платят полтора миллиона рублей. А кому адресован «Раллиарт» за миллион триста? Непростой вопрос. Хоть название и намекает на раллийное искусство, этот «Лансер» от него далек. Да и данные прибора зафиксировали все-таки победу «Эволюции»: круг пройден за 3 минуты 32,6 секунды – на 4,6 секунды быстрее соперника. ЗР

«Раллиарт» сначала скользит передними колесами и лишь затем, зацепившись, начинает докручиваться внутрь поворота.

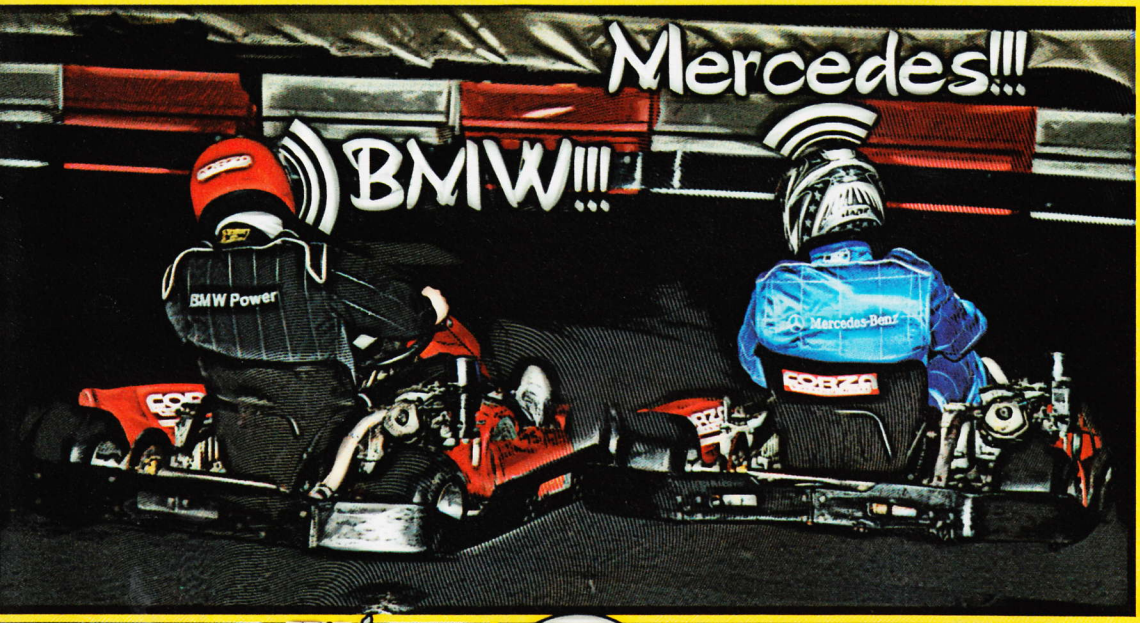
серия 2010

ГАЛСТУКИ ОТМЕНЯЮТСЯ

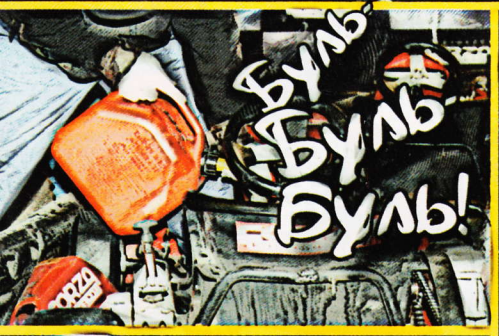
Нельзя все время думать только об увеличении продаж, росте доли рынка, расширении дилерской сети. Есть еще иные ценности. Главы автомобильных компаний, работающих в России, прекрасно это понимают. Снимают галстуки, надевают комбинезоны и шлемы. Сколачивают команды из сотрудников своих фирм и садятся за руль прокатных 9-сильных машинок, чтобы на трассе картодрома доказать какие-то важные вещи.



Как и театр, картинг начинается с вешалки – костюм на гвоздь, комбинезон на плечи и добро пожаловать на жеребьевку! Мешок с шариками доверили профессиональному гонщику Ивану Самарину.



Полуфинал идет сорок минут, техника надежная, рассчитана на бесперебойную работу, только топливо доливай. А страсти накалялись не только на дистанции.



RELEASE BY NALSUR KOSMOS

После драматичного финала – церемония награждения и душ из шампанского, проведенный в соответствии с международными нормами.

ФАКТЫ, ОСТАВШИЕСЯ ЗА КАДРОМ:

- Ареной Рождественской гонки «За рулем», прошедшей при поддержке шинной компании «Континенталь», стал столичный «Картинг Холл Forza».
- Взвешивание – важнейший этап борьбы, так как расстановка машин на старте полуфиналов зависела от «суммарной массы команды». Каждый пилот Издательства «За рулем» весит в среднем 72 кг. Самая солидная команда – «Кадиллак»: 362 кг.
- Машина команды «Вольво» вышла из строя в ходе полуфинала. По решению главного судьи команду допустили к участию в финале.
- Отборочных заездов было три, из каждого в финал выходили три лучшие команды. Победителями полуфиналов стали «Шевроле», «Хёндай» и «Мерседес».
- В паузах между заездами рекомендовалось подкреплять силы в буфете, благо взвешивание команд проводили только один раз – перед жеребьевкой.
- Несколько раз судьи показывали участникам черный флаг: обвинение в некорректной езде и наказание «стоп-энд-гоу» – короткая остановка на пит-лейне. В частности, по этой причине в финал не пробилась команда БМВ.
- По показателю «наибольшее число кругов лидерства» в финале отличилась команда «Хёндай». А победитель определился в непредсказуемой борьбе за три круга до финиша.

РОЖДЕСТВЕНСКАЯ ГОНКА «ЗА РУЛЕМ»

Финал, итоги

1. «Мерседес-Бенц» – 95 кругов
2. «Хёндай» – отставание 8,946 секунды
3. «Ауди» – 2 круга
4. «Редакция «За рулем» – 3 круга
5. «Рольф» – 3 круга
6. «Опель» – 4 круга
7. «Субару» – 5 кругов
8. «Грейт Уолл» – 5 кругов
9. «Шевроле» – 5 кругов
10. «Вольво» – 6 кругов

Благодарим компанию «Континенталь» за помощь в организации гонок.

Continental

ДЕЙСТВУЮЩИЕ КАПИТАНЫ:

Команда «Ауди», капитан Елена Смирнова, глава представительства

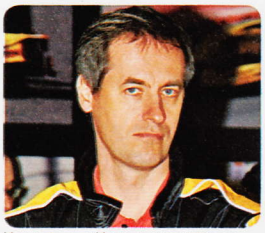
Команда БМВ, капитан Петер Кроншнабель, глава представительства

Команда «Вольво», капитан Дэвид Томас, глава представительства

Команда «Грейт Уолл», капитан Алексей Резников, президент группы компаний

Команда «Кадиллак», капитан Андрей Колосов, директор по продажам

Команда КИА, капитан Александр Лаверычев, директор по развитию


Команда «Континенталь», капитан Игорь Свидрицкий, ведущий менеджер

Команда «Лифан», капитан Сунь Цзэцзюнь, глава представительства

Команда «Мазда», капитан Коичиро Такацу, главный инженер

Команда «Мерседес-Бенц», капитан Юрген Зауэр, глава представительства

Команда «Опель», капитан Ив ле Форсонье, управляющий директор

Команда «Рольф», капитан Сергей Петров, директор группы компаний

Команда «Субару», капитан Кадзуси Йошида, глава представительства

Команда «Сузуки», капитан Сигэру Сёдзи, глава представительства

Команда ФИАТ, капитан Алексей Лихачев, генеральный директор

Команда «Хёндай», капитан Денис Петрунин, управляющий директор

Команда «Шевроле», капитан Штеффен Рашиг, директор по продажам

Команда «Шкода», капитан Петр Янеба, глава представительства

ПРИЗОВАЯ ИГРА

Мы долго думали, что поставить на кон в состязании с участием множества автомобильных компаний. Нечто такое, что было бы интересно и им, и читателям ЗР. Так в регламенте появился пункт: победители в командном зачете и гонке капитанов получают право рассказать о самых актуальных новинках своей фирмы. Команда «Мерседес-Бенц РУС» взяла оба первых места – слово главе представительства и ее капитану **Юргену Зауэру**.

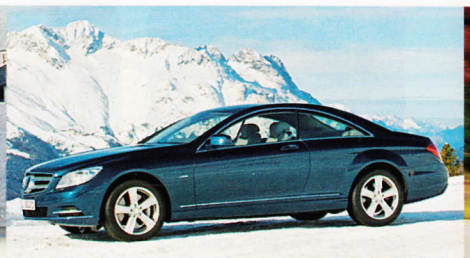
С самого начала мы настраивались на победу. И конечно, прекрасно понимали, что сделать это будет совсем не просто. Но у нас оказался сильнее командный дух, и не стоит забывать об опыте, который мы накопили. Не скрываю: команда «Мерседеса» перед гонкой тренировалась. За исключением меня – много было дел. Так что нам все-таки немного сопутствовала удача. И я с удовольствием представляю три наших автомобиля – R-класс, CL и обновленный C-класс.

Первый – это современный Grand Sports Tourer, обладает вместительным салоном и впечатляющей динамикой. R-класс представлен с бензиновыми и дизельными двигателями. Эта машина – законодатель комфорта, идеальна для отдыха на природе и дальних поездок. Она обладает необычной внешностью и оригинальным дизайном. Я бы сказал, что на ней и по городу можно с комфортом передвигаться. Достаточно места в ширину и в высоту, более того, каждое из четырех задних сидений складывается, благодаря чему объем багажника увеличивается до 2385 л.

CL, купе люкс-класса, получило мотор V8 с более высокой мощностью и сниженным потреблением топлива. Двигатель из 4663 см³ рабочего объема выжимает 320 кВт (435 л.с.). На разгон с нуля до сотни купе CL 500 BlueEfficiency требуется всего 4,9 с. Активная система предупреждения водителя о съезде с полосы движения срабатывает, когда машина случайно пересекает разметку слева или справа. Активная система контроля мертвых зон использует радарные датчики ближнего действия, контролирующие пространство непосредственно сбоку и сзади автомобиля. Системы адаптивного управления головным светом и предупреждения о скоростных ограничениях делают поездку на высоких скоростях безопасной и более простой. Из любви к деталям разработчики концерна предлагают владельцу отделать по собственному желанию интерьер различными видами дерева и кожи в самых разнообразных цветовых решениях.

Ну и наконец, рестайлинговый C-класс. Весь модельный ряд стал более динамичным снаружи и изящным, обзавелся новыми двигателями и вспомогательными системами. С 1982 года концерн Daimler AG продал более 8,5 млн. автомобилей C-класса. И с каждым годом машины становятся все более экономичными. Новый C 350 BlueEfficiency сейчас расходует 6,8 л на 100 км – на 31% меньше, чем предыдущие модели. В рестайлинговых моделях преобразились фары и бамперы. Кроме того, новый C-класс получил от купе CLS многофункциональный руль, отделанный мягкой кожей. **ЗР**

Обновленный «Мерседес-Бенц» C-класса.



Купе «Мерседес-Бенц CL».

«Мерседес» R-класса рожден для дальних пробегов.

НИ РУЛЯ, НИ ВОДИТЕЛЯ

Столичный монорельс хоть и вознесся над землей, от пробок не избавил – разве что дал рабочие места машинистам. Впрочем, зарубежные транспортные системы подобного класса обходятся без водителей уже лет сорок. Сегодня их в мире великое множество, в чем убедился **Алексей Воробьев-Обухов.**

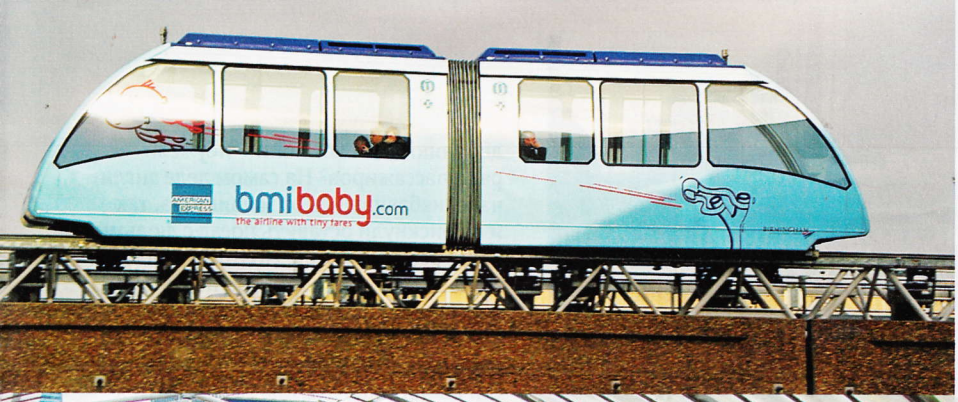
Автоматизированные транспортные системы, для которых придуман краткий англоязычный термин *peoplemover*, предстали в 1967 году в виде поездов, обслуживающих посетителей Всемирной выставки в Монреале. Вагоны недолго думая скопировали с тех, что бегали под землей в Торонто, тем не менее отрезок в 5,7 км они исправно преодолевали самостоятельно – без всяких компьютеров, хватало обычной релейной автоматики. Правда, после выставки линию забросили, а потом и вовсе разобрали, но мечта о самодвижущемся экипаже осталась... Сегодня она успешно реализована в самых разнообразных вариантах. Остановимся на наиболее оригинальных.

КОЛЕЯ ВСЕМУ ГОЛОВА

Когда заходишь в головной вагон аэропортовского шаттла во Франкфурте, отсутствие машиниста поначалу пугает. Но потом понимаешь, что рулить тут не только некому, но и незачем: поезд следует по своей колее, «шаг вправо или влево» конструктивно исключен. Ну а сохранять дистанцию умели, как уже сказано, чуть не полвека назад.

Тем не менее кое-где не доверили автоматике и эту малость. Например, в аэропортах Бирмингема, Цюриха, Торонто, Мехико, в Венеции и Лас-Вегасе поезда привязаны к тяговому канату и вся система работает наподобие подвесной дороги. Отсталость, скажете вы? Не спешите: в том же Цюрихе вагончики... парят над гладким бетонным основанием на воздушной подушке, как бы подготавливая

Пожалуй, наиболее известный россиянам самодвижущийся шаттл бегает между терминалами Франкфуртского аэропорта.



Если присмотреться, виден натянутый под вагоном канат: он и привод, и гарантия безопасности.

Здесь нет машиниста, но оставлены дворники на случай перехода к аварийному ручному управлению. Между рельсами проложена специальная шина: с ее помощью компьютер абсолютно точно отслеживает положение поезда.

Такое «такси» доставит вас в Лондоне от аэровокзала до паркинга и обратно. Для задания маршрута не нужно ничего, кроме номера рейса.

путешественников к более высокому полету.

Есть и такие канатные дороги, где на остановках вагончики отцепляются от троса, а для разгона или торможения поочередно «пристегиваются» к канатам, бегущим с разной скоростью.

Что касается колеи, то она, как правило, выложена бетоном, а смещения в сторону парируют либо бортики (тогда у вагонов есть направляющие горизонтальные ролики), либо центральный рельс (по нему удобно подавать ток для электромоторов).

Поскольку наш журнал все же автомобильный, остановимся на системе Crystal Mover от «Мицубиси». Ее вагоны длиной 11,84 м вмещают 103 пассажира и развивают до 80 км/ч! В колее они удерживаются боковыми роликами, шум исключают вполне себе автомобильные шины. Эта система работает не только в аэропортах (Майами, Вашингтон, Гонконг, Сингапур, Сеул), но и в городах (Кобе, Токио, Хиросима, Каназава, Сингапур).

ПРОКАТИМСЯ НА КОНВЕЙЕРЕ

Каждый, кто бывал на современном и не очень заводе, видел подвесные конвейеры, которые перемещают детали над головами работающих. Грешно не использовать эту идею и для перевозки пассажиров над автомобилями. Такие автоматизированные системы работают, например, в университетском городке в Дортмунде (с 1984 года) и в аэропорту Дюссельдорфа (с 2002-го). Последняя, названная «Небесным поездом» (Skytrain), работает с двухвагонными составами длиной 18,4 м, вмещающими 94 пассажира. Разгоняется «небесный поезд» до 50 км/ч, но в его истории были случаи, когда из-за сбоев точнейшей (вагоны позиционируются с погрешностью не более 30 мм!) автоматики пассажиры становились заложниками кабин. Так, в сентябре 2006 года 20 человек провисели в вагонах 46 минут – вероятно, в тот день их полет на этом и завершился.

С КОНДУКТОРОМ

В Докленде, восточной части Лондона, работает нечто вроде легкого автоматического метро (Docklands Light Railway) с 38 станциями. Его линии общей длиной 31 км кое-где ныряют под землю, но в основном рельсы проложены на поверхности, точнее, над нею. Если внимательно посмотреть на вагон, можно увидеть на его ветровом стекле

На правах рекламы

Это тоже «Мицубиси», и даже на резиновом ходу. Привод электрический, ток подается через токосъемники, как в метро.

В Нюрнберге стоит прокатиться на линии метро U3. Войдя в головной вагон, сможете почувствовать себя машинистом и узнать, что он видит в тоннелях.

Однажды в таком вагоне пассажиры застряли почти на час, но реальных аварий до сих пор не случалось.

Головокружительное в буквальном смысле путешествие длиной в полкилометра можно совершить в Швейцарских Альпах. Похоже, на трассе специально сделали не только крутые подъемы, но и резкие виражи.

дворники. Для кого они – неужели ради пассажиров? На самом деле англичане, избавившись от машиниста, так и не рискнули оставить поезд с людьми вовсе без присмотра. Поэтому в каждом составе едет... нет, все-таки не кондуктор, сумки с билетами у него нет, – должность этого человека называется passenger service agent, и в его обязанности входит наблюдение за автоматическими дверями, чтоб никого не зажало. Но в случае отказа автоматики (она тут вполне современная, компьютерная) этот агент-кондуктор может открыть аварийный пульт управления и повести поезд самостоятельно. Вот тут и пригодятся стеклоочистители – дожди в Лондоне не редкость.

КНОПКИ НЕ ТРОГАЙ

Автор помнит время, когда поезда московского метро вели двое: машинист и помощник. Потом остался лишь первый – помогать ему стала автоматика. Говорят, сегодня и он не нужен, разве только так, на всякий случай... А вот в Нюрнберге решили, что платить за «всякий случай» полновесную европейскую зарплату да еще с подземными надбавками слишком жирно и убрали на линии метро U3 и машиниста, и его кабину. Теперь пассажиры могут сами напряженно всматриваться в освещенный фарами туннель (хотя мы посоветовали бы и фары убрать) в ожидании света очередной станции. Контроль за дверями и дисциплиной в вагонах – с помощью видеокамер. И все-таки есть на передней стенке вагона неприметный запертый лючок, за которым скрыты кнопки аварийного пульта. Вот только кто сможет ими воспользоваться?

АЛЛО, ТАКСИ!

С вагонами разобрались, а где прокатят в такси (пусть маршрутном) без водителя? В аэропорту Хитроу работает система PRT (Personal Rapid Transit) из 18 электрокабинок, каждая на четверых. В них можно добраться от удаленного долговременного паркинга до нужного входа в аэровокзал: достаточно набрать на пульте номер рейса! Пока преодолеваемое расстояние не превышает 4 км, но в планах числятся 400 таких «таксомоторов» для развозки пассажиров по близлежащим отелям.

Куда более острые ощущения подарят кабинки Mountain Coaster, бегающие в швейцарской Аросе между отелем и горнолыжными трассами. Рассчитанные на 12 человек, эти машинки носятся по траектории, аналогичной знаменитым «русским горкам», и преодолевают крутые виражи и подъемы до 52%! Добавьте максималку в 80 км/ч, и мало не покажется! ЗР

ПЕСОК, РАБЫ И «ЕЖИКИ»

В одиночку одолеть маршрут Марокко – Мавритания – Мали, сосчитать вагоны в самом длинном в мире поезде, отыскать и посетить непризнанную республику в составе королевства – такое под силу только русской женщине... По пескам и океанам путешествовала **Надежда Максимова**.

Разновидностей дорог в пустыне только две: хорошая либо никакой. Кстати, новые трассы здесь прокладывают... да, китайцы в широкополых шляпах! Но это сейчас. А главная и единственная трасса, связывающая Марокко с Мавританией, частично построена испанцами в те годы, когда эта территория называлась Испанской Сахарой.

САХАРА ИЛИ САХРАВИ?

Испанцы, получив эту территорию от французов совершенно даром (за полной ее бесполезностью), в 1970-е годы отдали ее на откуп соседним Марокко и Мавритании, позднее территория была аннексирована северным соседом. Так что достраивать дорогу вдоль океана пришлось марокканским властям. На атлантическом берегу возводили новенькие, с иголочки города, смахивающие на увеличенные архитектурные макеты. Власти всячески стимулировали переселение марокканцев в Западную Сахару, благо здесь началась разработка месторождений фосфатов, то есть появилась работа. Около 2500 километров от Агадира до Нуакшота, мавританской столицы, покрылись прочным асфальтом, по которому мчатся немногочисленные авто, причем за рулем часто путешественники-европейцы.

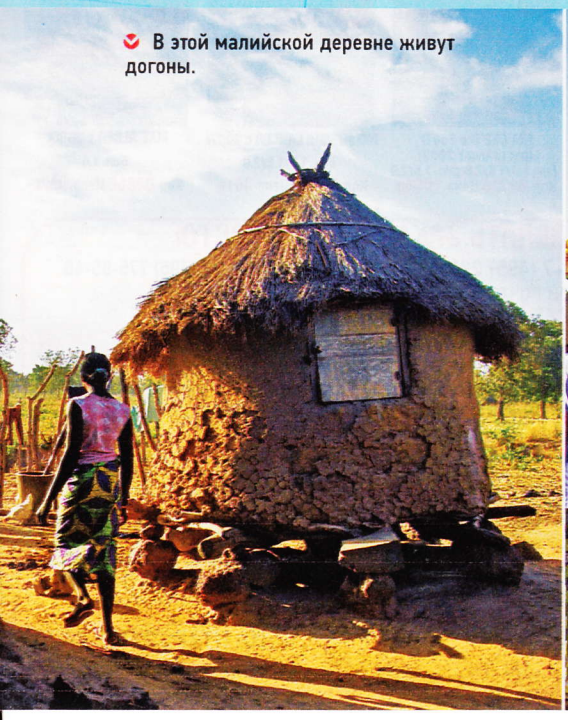
Слева – океан пустыни, справа – водная пустыня океана. Как в том анекдоте: «Ну и пляж отгрохали!» Но – ни одного зонтика, ни одного шезлонга, ни одного отеля: турбизнес не самая сильная статья доходов Западной Сахары. Кстати, марокканские власти делают вид, что знать не знают никакой Западной Сахары, и упорно именуют эти края «южными провинциями» своего королевства, но в Африканском Союзе эта территория состоит в качестве полноправной страны. Мало того, на любом полицейском посту можно убедиться: местные жители предъявляют постовым удостоверения граждан Арабской Демократической Республики Сахрави, украшенные вовсе не марокканской государственной символикой. Нечего и говорить о том, что коренные сахарцы в глубине души не считают себя подданными марокканского короля.

Отдельного описания заслуживают 5 километров Западносахарской трассы на границе между Марокко и Мавританией. Между лабиринтами из покосившихся бетонных столбов со спутанной и ободранной колючей проволокой, покореженными и горелыми автомобилями, кучами строительного и просто мусора, каменными завалами, недостроенными хибарами и песчаными дюнами петляет ухабистая колея, отклоняться от которой не рекомендуется. На этой территории порой взрываются мины, заложенные мятежным алжирским Фронтом национального освобождения, который время от времени включается в борьбу за интересы сахрави, добивающихся независимости. Попетлять, побуксовать, покувыркаться минут сорок по этой пятикилометровой полосе – и любое бездорожье будет не страшно.

ПОЕЗД В ТРИСТА ВАГОНОВ

После мавританского пограничного поста добротная трасса вдоль океана тянется еще километров шестьсот, до Нуакшота. Но спешить туда пока не следует. Первый мавританский город по пути (и второй по размеру и значению в стране) – порт Нуадибу. Здесь нужно не пропустить возможность знакомства с исключительным транспортным объектом. Раз уж тебя занесло в Мавританию – не прокатиться в Самом Длинном В Мире Поезде было бы просто глупо!

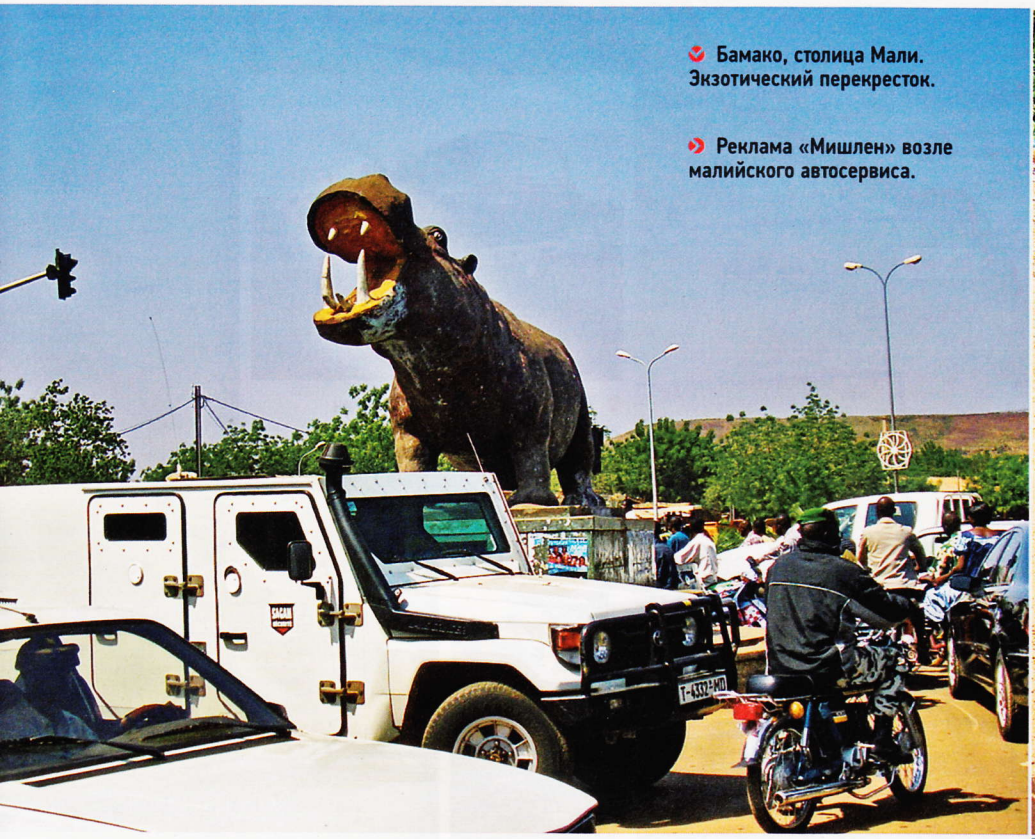
Ветка Нуадибу – Зуэрат единственная в стране. Так называемый «угольный поезд» возит железную руду, которая доставляется из предгорий Адрара, а потом грузится на суда и отправляется на металлургические предприятия более развитых стран. Длина состава достигает нескольких километров.



В этой малийской деревне живут догоны.

Здесь торгуют всем на свете: малийские торговцы осаждают остановившийся автобус.

Марракеш
Агадир
Гулимин
Эль-Аюн
Буждур
Бир-Могрейн
Дахла
Зуэрат
Бир-Гандуз
Нуадибу
Шум
Атар
Нуакшот
Бутилимит
Алег
Киффа
Аюн-эль-Атрус
Ниоро-дю-Сахель
Дидиени
Сегу
Бамако
Фана
Сикасо
Мопти
Севаре
Дуэнца
Хомбори
Бандиагара
Дженне
Сан
Кутиала
Канарские о-ва
Санта-Крус-де-Тенерифе
Лас-Пальмас
Пуэрто-дель-Росарио
Аэропорт
Западная Сахара
Тирис-Земмур
Мавритания
Мали
Гамбия
Буркина-Фасо
Конакри
Дакар
Пикин
Тиес
Рюфиск
Сен-Луи
Тагант
Асаба
Горгол
Гидимака
Каес
Карта
Сегу
Куликоро
Бобо-Диулассо
Уагадугу
Кинди
Канкан
Корого
Томбукту
Мбуту
Эрг Шеш
Эрг Шеннах
Эрг Атуила
Эль-Хаснаш
Эль-Харуша
Тауденни
Эль-Мрейе
Эрг-ин-Сакан
Эрг-Ирикин
Эрг-Ирхаудин
Эрг-Ирхаудин
Эрг-Ирхауд



Бамако, столица Мали. Экзотический перекресток.

Реклама «Мишлен» возле малийского автосервиса.

Из Нуадибу ежедневно он идет порожним, а из Зуэрата – полным красновато-бурых камней. Весь маршрут составляет около 700 километров, состав проходит эту дистанцию за 15–18 часов. Время отправления приблизительное, и местные жители часами сидят со своими узлами, женами и детьми в тени бетонного сооружения без стен, которое считается вокзалом. Человек в форме ходит с пачкой билетов, но их приобретают далеко не все.

А вот и поезд. Я насчитала несколько локомотивов и 300 вагонов, среди них почтовый и пара пассажирских, остальные – грузовые. Длина поезда бывает разной, сегодня она достигает 3 километров! Люди с тюками лезут толпой, через окна передают вещи, детей, баранов и коз. Некоторые карабкаются на пустые грузовые вагоны – глубокие железные корыта, покрытые бурой пылью, которая во время движения циркулирует внутри вагона. Лица сплошь заматывают длинными полосами ткани, превращаясь в подобие мумий. Впрочем, это обычный облик местного жителя – туарега, кочующего по пустыне на верблюде, в кузове автомобиля или в товарном вагоне.

Тридцать первого декабря мне захотелось забраться в такое место, где через сутки я не увижу ни одной европейской физиономии. Погрузившись в кузов джипа, на куче тюков, плечом к плечу с суровыми туарегами я уехала из Зуэрата еще на 400 километров к северо-востоку. Путь лежал через пустыню, покрытую терриконами – отвалами пустой породы, которые напоминают отдельно стоящие горы в миниатюре. Вот здесь и куется экономика Мавритании.

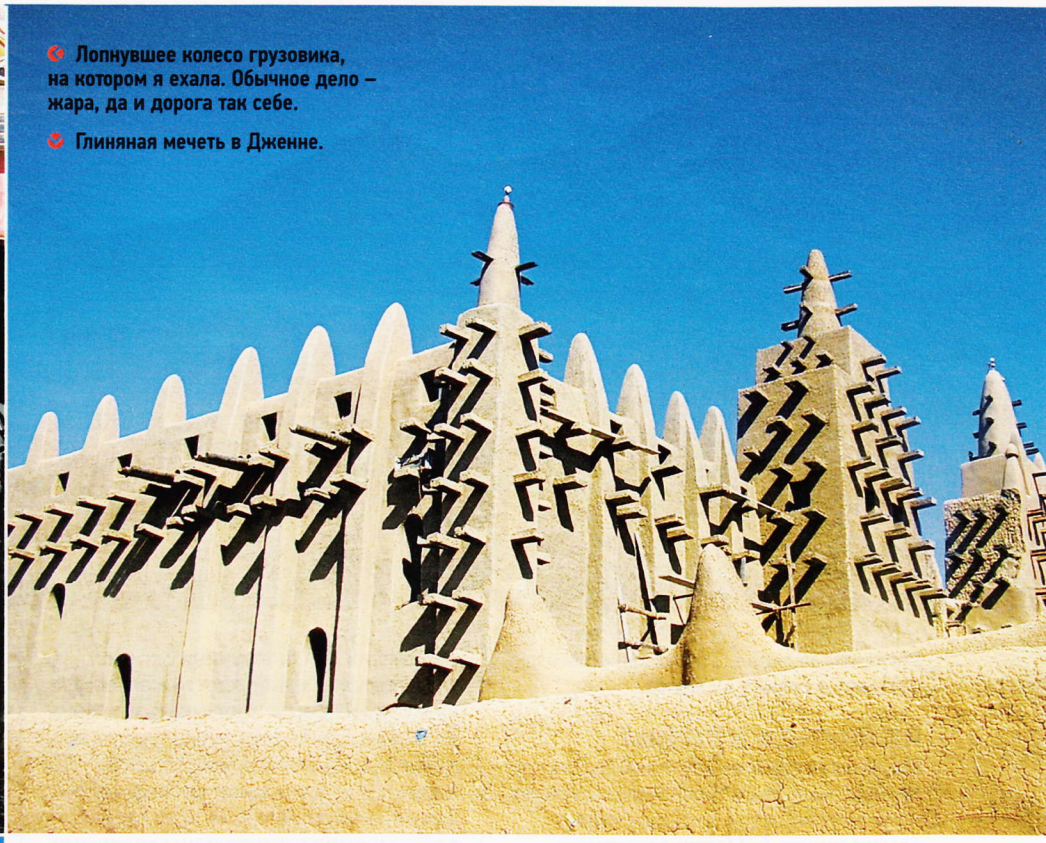
ПОЛИЦЕЙСКИЕ ЧАЕПИТИЯ

В поселке Бир-Могрейн единственный кемпинг оказался пустым и заброшенным, без электричества и воды. Даже по мавританским меркам это захолустье. Поставила палатку во дворе полицейского участка, где зарегистрировали мое прибытие. У полицаев нашелся хлеб, я поужинала, а назавтра мне обещали экскурсию по поселку. В середке двора – дыра под железной крышкой, там колодец. Пара ведер на водные процедуры – и можно жить дальше, а лучше – упасть в палатку, что я и сделала. Новый год пришел, когда я спала.

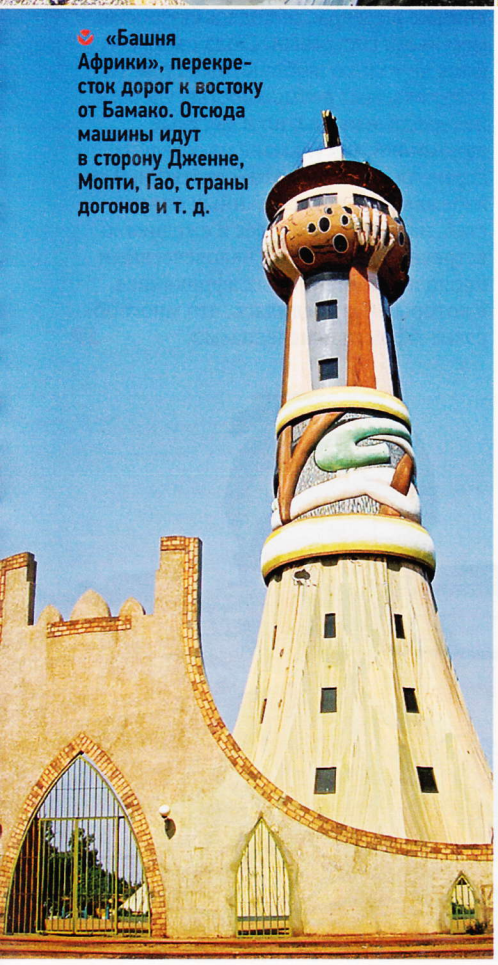
Первого января в пять утра зазвучал азан из ближней мечети. Я проснулась, поздравила себя с Новым годом, а в семь явился водитель, который отвез меня на скотный рынок в центре поселка, на мусульманское кладбище на его окраине и в гости к людям, живущим в шатрах среди пустыни. Красивые лица женщин, вольные, но вежливые и чистые дети, аскетичные с виду, но уютные шатры, покрытые

Тетки-продавщицы со свежим уловом.

Лопнувшее колесо грузовика, на котором я ехала. Обычное дело – жара, да и дорога так себе.



Глиняная мечеть в Дженне.



«Башня Африки», перекресток дорог к востоку от Бамако. Отсюда машины идут в сторону Дженне, Мопти, Гао, страны догонов и т. д.

изнутри узорчатой тканью, терпкий мавританский чай с шапочкой взбитой пены (так его готовят только здесь) – не так уж плохо для новогоднего утра! Меня водили из шатра в шатер, в каждом заново готовился чай на углях в маленьких чайничках, хозяева заходились от восторга, рассматривая фотографии из России (березовые леса, зимние пейзажи, виды Москвы, мои дети-парашютисты в свободном падении в небесах...) и охотно фотографировались, что местным жителям, особенно женщинам, не свойственно.

Главная трудность мавританского путешествия – полицейская паранойя, вдохновенно-показная забота о безопасности. Узрев в числе пассажиров европейскую физиономию, постовые устраивают перерисовывание всех записей в паспорте и обзванивают начальников. Впрочем, полицейские любезны и словоохотливы, беспрестанно готовят чай и угощают, называя его «мавританским виски». И не зря, поскольку напиток действительно весьма крепкий, терпкий, сладкий, как ликер, и горький, как травяной бальзам. За чаем объясняют, сколь опасно ездить по Мавритании, особенно женщине, да еще белой, да еще одной.

ПЕРЕЖИТОК КАК НОРМА

Дорога, идущая от Нуакшота на восток, делит Мавританию пополам, соединяя мавританскую столицу с малийской – Бамако. Поведение и нравы водителей на большой дороге – наглядная иллюстрация к жесткому племенному расслоению мавританского общества. Здесь сохраняется кастовость похлеще индийской и негласный институт рабства. Официально рабство запрещено в начале 1980-х, а фактическое его наличие называется пережитками, однако эти «пережитки» заметны повсеместно. Рабы не могут получать образование, трудятся без зарплаты и не женятся без согласия хозяина. Их можно продавать, передавать по наследству, как любое имущество.

Шоферы-дальнобойщики, как правило, светлокожие мавры. При каждом один или пара черных подростков. Дальнобойщики здесь не труженики дороги, а хозяева-белоручки, исполненные барственной стати, зато их мальчики – не помощники, а именно рабы. На них возлагается вся черная работа и бытовое обслуживание хозяина. Отношения в стиле хозяин – раб: никаких коллегиальных жестов или дружеского тона, вообще никакого общения. Мальчики молча исполняют лаконичные отрывистые команды. В одном поселке водитель остановился, купил наструганного мяса и угостил меня, а своего напарника-раба не кормил всю многочасовую дорогу да еще швырял ему в голову бутылку от колы,

Обычный травяной дом. Мавритания, провинция Адрар, деревня Мхель.

Еще одна встреча в пути. Мотоциклист – грек, машина французская.

когда тот засыпал. Тот молча поднимал бутылку и ставил на место.

ИЗ ПРУТЬЕВ И ГЛИНЫ

Малийская граница встретила меня сюрпризом: несколько КамАЗов на обочине и русскоговорящие постовые на первом же пикете (в Мали еще недавно в школах изучали русский язык!). Что до аборигенов – принимая меня как гостью, они будто забывали о своей бедности и охотно уступали угол двора для постоя, а утром приносили к палатке миску верблюжьего молока и кусок то, черной каши. Намерение пойти куда-то одной вызывало удивление и сильное желание не допустить такого непорядка: человек не должен быть один!

Едем в Гао, самый восточный город Мали. В салоне звучит неизменный малийский рэп, попутчики охотно знакомятся со мной: кто-то жалуется на жизнь и просит пригласить его жить в Москву, кто-то просвещает, рассказывая про архитектурные объекты. В каждой деревне имеется бесформенная или конусообразная куча глины с торчащими во все стороны корявыми ветками. Эти «ежики» – местные мечети. Другого стройматериала здесь нет, а ветки или шесты, которыми прошита вся конструкция, придают недолговечной глине прочность, служа арматурой. Торчащие концы не спиливают, поскольку так, говорят, еще прочнее. И вправду, многим из этих построек по нескольку веков. На вершине ощетинившейся глиняной кучи – громкоговоритель для муэдзина.

Архитектура особенно впечатляет в Дженне, Мопти и Томбукту, где старинные мечети из такой же обычной глины выстроены с размахом, достигая в высоту четырех-пяти этажей. Эти сооружения показывают, что люди способны не просто выживать в любых условиях, но создавать подлинные шедевры, обходясь скудными местными ресурсами. Сюда съезжаются не только любопытные туристы, привлекаемые возможностью сделать интересные кадры, но и местные паломники, мусульмане из соседних стран, для которых это – святыни. Я же, избежав всех предсказанных опасностей, навидавшись чудес и ежедневно встречаясь с лучшими человеческими проявлениями простых африканцев, в который раз убедилась, что многообразие Африки неисчерпаемо. ЗР

Распространенная игра типа «солитер» популярна среди полицейских.

Продавщица кукурузы на автостоянке в Мали.

ЗВУЧИТ ГОРДО

Не самый известный в мире автомобиль с необычным названием и сложной судьбой... **Сергею Канунникову** посчастливилось поездить на старой «Шкоде» на ее родине. Фото **Георгия Садкова**.

В этих маленьких городках на юге Чехии за последние шесть десятилетий, кажется, мало что изменилось. Аккуратные домики, узенькие улочки, ухоженные скверики и палисадники. Впрочем, сразу после войны все это вряд ли выглядело так нарядно. А, скажем, в 1948-м? Может, именно об этом пытается рассказать на высокой ноте бодро тянущий синюю «Шкоду» моторчик. Ведь этот год машина помнит очень хорошо.

МИРУ «ТУДОР»

Полное имя – «Шкода-1101 Тудор». Никакого отношения к знаменитой британской династии автомобиль не имеет. Так почему-то трактовали банальное английское словосочетание *two doors* (две двери). Звучит, тем не менее, гордо!

Чешским автомобилестроителям действительно было чем гордиться. Перед Второй мировой в небольшой республике выпускали очень неплохие авто. В частности, концерн «Шкода» предлагал широкую гамму моделей – от недорогих, но добротных с четырехцилиндровыми моторами до шикарных представительских «крейсеров» с мощными «шестерками».

Бомбы союзников накрыли завод в Млада-Болеславе, работавший, как и вся промышленность оккупированных стран, на Германию, в самом конце апреля 1945-го. Пятого мая производство окончательно остановили. Война заканчивалась, хотя в Праге еще больше недели шли уличные бои. Но на заводе уже существовали макеты нового недорогого автомобиля, который должен был сменить удачную предвоенную «Шкоду-Популяр». Именно с нее, пока новая модель еще не была готова, уже в 1946-м начали послевоенное производство. Построив примерно 250 экземпляров, в том же году представили заметно измененную «Шкоду-1101» по имени «Тудор». Кстати, автопроизводителей, которые так быстро предложили покупателям послевоенные новинки, в мире немного, можно пересчитать по пальцам одной руки.

Сохранив общую схему автомобиля – хребтовую раму, независимые рессорные подвески (спереди – на поперечной рессоре), фирма предложила кузов гораздо моднее предвоенного и мотор объемом 1,1 л, пусть известный, но форсированный на 2 л.с. – до 32 сил. Очень неплохой показатель для автомобиля такого класса в те годы.

Машина пошла в серию уже в 1946-м, став одним из символов возрождения разрушенной и обедневшей республики.

ЖИТЬ В ЭПОХУ ПЕРЕМЕН

Симпатичный кабриолет удивительно резво разгоняется. Легкие педали, четкие передачи (третья и четвертая – синхронизированные). Совсем не тяжелый руль. «Тудором» легко и даже приятно управлять. Конечно, на шоссе, особенно на скоростях выше 70 км/ч, кабриолет начинает заметно плавать, а на руль реагирует с задумчивостью не подготовившегося к экзамену студента. Особенно неприятно, когда на узенькой лесной дорожке из-за поворота вываливает, скажем, самосвал «Татра», от которого лучше уйти поближе к обочине. Во времена молодости «Тудора» грузовики были поменьше и так не ездили!

Тормоза у «Шкоды» эффективные и понятные. Вообще, автомобиль вполне сравним с лучшими предвоенными немецкими образцами своего класса или... с «Москвичом-400» (в девичестве «Опель-Кадет»). Сидеть

ЧЕШСКОЕ ВЫДЕРЖАННОЕ

«Шкоду-1101 Тудор» (заводское обозначение – тип 938) выпускали с 1946 по 1949 год. Автомобиль оснащали мотором мощностью 32 л.с. при объеме 1,1 л и четырехступенчатой коробкой передач. Строили двухдверные закрытые автомобили, кабриолеты, родстеры, фургоны и санитарные машины. С 1948-го производили модернизированный вариант «Шкода-1102», в том числе с четырехдверным закрытым кузовом. До 1951 года выпустили 66 904 автомобиля, из них кабриолетов первого поколения (1946–1948 годы) лишь около 2000 штук.

спереди в «Шкоде» даже поудобней: педали и руль достаточно далеко. Сзади, правда, тесновато, как, впрочем, в большинстве небольших двухдверных моделей того времени. Печки до 1949 года на «шкоды» не ставили, и это тоже было нормой для многих недорогих машин.

Представляю, как нравилась «Шкода-1101» покупателям конца 1940-х! Впрочем, хотя завод довольно быстро превысил уровень предвоенного производства, среди владельцев таких «шкод» простых смертных было немного, все больше чиновники. В эпоху перемен они, как известно, плодятся особенно интенсивно. Ну а кабриолеты, как этот «Тудор», вообще особая статья – их в основном поставляли на экспорт. «Шкоды», к слову, пользовались неплохим спросом еще с довоенных времен, в том числе в Западной Европе, особенно в Скандинавии.

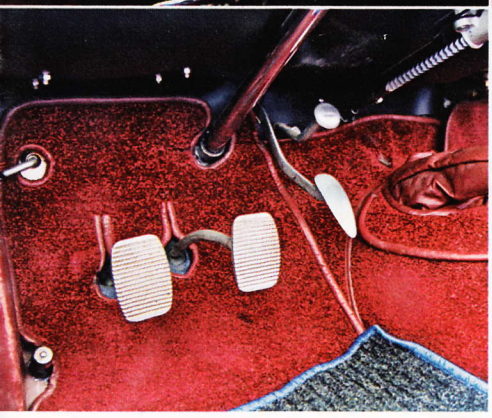
Кабриолет, да еще двухдверный, для небольшой, едва оправляющейся от войны страны – символ перемен, улучшений, свободы. Но именно в год рождения этой машины – 25 февраля 1948-го страна стала, по сути, другой. Вроде и солнце, и дороги, и даже городки – прежние. Но новое правительство четко определило положение Чехословакии – на восток от «железного занавеса». Теперь всемогущая коммунистическая партия решала, как жить, о чем думать, куда ездить, что читать, какие делать автомобили и кому их продавать. Далеко не у всех это вызвало воодушевление. Кстати, одна из крупнейших забастовок в 1953-м прошла на заводе «Шкоды», правда, не в Млада-Болеславе, а в Пльзене. Но перемены были неотвратимы, а результаты их, казалось, вечны.

«Тудор» оказался последней «Шкодой» той, прежней Чехословакии и первой – новой социалистической, имя которой со временем стали все чаще заменять четырьмя заглавными буквами – ЧССР.

Чехословакия, правда, продолжит серийно выпускать кабриолеты и спортивные купе. Но от разнообразия моделей к 1990-му останется, по сути,

Лишних приборов в «Тудоре» нет, помимо спидометра – лишь указатели уровня бензина и температуры воды.

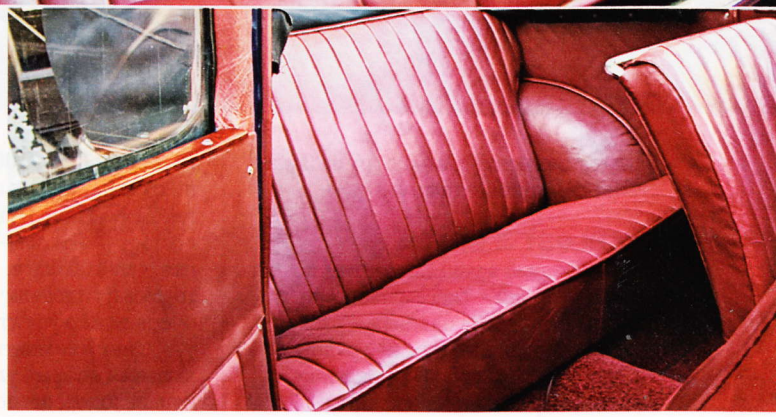
Под гордой надписью – выключатель указателей поворота.



Модная прямоугольная комбинация приборов и руль с необычной спицей – черты послевоенного модерна.

Сзади, конечно, тесновато, но ехать можно. Особенно когда крыша опущена.

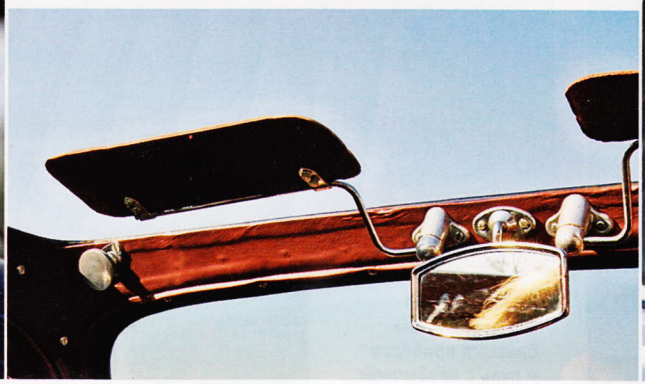
Над педалью газа, конечно же, педалька стартера.



Лошадка на капоте к «Шкоде» прямого отношения не имеет. Она – дань любви дочери владельца к копытным.

Указатели поворотов, выскакивающие из боковины, до сих пор работают, но по нынешним правилам продублированы маленькими фонариками.

Простенькие противосолнечные козырьки в середине 1940-х считали полезным, но все же необязательным элементом комфорта.



одна-единственная, а экспорт на Запад станет символическим.

RYCHLOST A BRZDA

Удивительный язык! Во многом похож на наш, а порой – совсем наоборот. Скажем, «спотреба палива» – расход топлива. Правда, совсем не трудно догадаться? У «Тудора» он, к слову, вполне умеренный: по паспорту в среднем 8,5 л/100 км. Да и сегодня, по словам владельца, примерно такой же. Скорость, по-чешски «рыхлость», у «Шкоды-Тудор» приличная – до 100 км/ч. А «брзда», то есть тормоза, гидравлические, для тех лет очень даже эффективные.

Синий симпатичный кабриолет, вызывая добрые улыбки водителей и пешеходов, неспешно, но весело катит по узеньким дорожкам и тихим патриархальным городкам. Все-таки хорошо, что они да и машина за последние шесть десятилетий почти не изменились... ЗР

Редакция благодарит Яна Егиды и компанию «Шкода» за предоставленный автомобиль и помощь в подготовке материала.

За рулем

№02 2011 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 956-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин,
Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян,
Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский,
Сергей Клочков, Сергей Мишин,
Максим Сачков (зав. отд.), Юрий Тимкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.),
Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.),
Максим Гомянин, Павел Леонов, Максим Приходько,
Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин,
Игорь Козлов, Эдуард Коноп
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.),
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев,
Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник),
Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга
Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев,
Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Аркадий Алексеев
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов,
Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 430 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати.
Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ООО «Издательство «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».
Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

© «За рулем», 2010

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

БОЛЬШАЯ РОДНЯ

Помимо принадлежности к гольф-классу, участники этого теста объединены по национальному признаку: и «КИА-Сид», и «Ситроен-С4», и «Форд-Фокус» изготовлены в России. Другой группе, куда вошли «Рено-Сандеро», «Фольксваген-Поло Седан» и «Шевроле-Круз», предстоит испытание крепким русским морозом.

ЭЛЕКТРО-ЛЮКС

Престиж в современном понимании неотделим от экологического совершенства автомобиля. Новым примером такого подхода стал гибридный «Кадиллак-Эскелейд».

К ЛЕТНЕМУ ОБНОВЛЕНИЮ

Испытываем 14-дюймовые летние шины, а также синтетическое моторное масло не самых знаменитых марок по демократичным ценам.

ХОЖДЕНИЕ ЗА ТРИ МОРЯ

Салон в Детройте – отличная площадка для премьеры шикарного кабриолета. На фото – БМВ шестой серии. Об этой и других новинках знаменитого мотор-шоу расскажет главный редактор «За рулем» Антон Чуйкин.